UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

La Responsabilité civile de l'Exploitant d'Aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 10 Novembre, à 15 heures

PAR

X. HEINRY

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur.*
LENOAN, *Professeur, Président.*
PARIS, *Professeur.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST
14, Rue du Pré-Botté
RENNES

1937

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542723_0038

La Responsabilité Civile

de l'Exploitant d'Aéronefs

pour les dommages causés

aux tiers à la surface

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

La Responsabilité civile de l'Exploitant d'Aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'acte public sur les matières ci-après sera présenté et soutenu le 10 Novembre, à 15 heures

PAR

X. HEINRY

JURY :

MM. TRASBOT, *Professeur.*
LENOAN, *Professeur, Président.*
PARIS, *Professeur.*

IMPRIMERIE PROVINCIALE DE L'OUEST
14, Rue du Pré-Botté
RENNES

1937

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

Au fur et à mesure que les découvertes scientifiques sortent du domaine de la spéculation, pour entrer dans celui des applications pratiques, elles créent des situations nouvelles que le droit ne peut ignorer.

Ce fut le cas pour l'aviation. On a pu soutenir que le premier avion, le jour où il a pris son vol, violait le droit de propriété des terriens; en effet, d'après l'article 552 du Code Civil, le propriétaire du sol est propriétaire du dessus. Aussi la propriété de l'atmosphère, dans les premiers temps de la navigation aérienne, fut-elle l'objet de vives discussions qui aboutirent à reconnaître au propriétaire de l'aéronef le droit de libre circulation dans l'atmosphère. Il pouvait du reste difficilement en être autrement. Le droit, en effet, étant une science sociale, ne peut entraver les activités nouvelles créées par les découvertes scientifiques, mais il doit en tenir le plus grand compte et s'efforcer de les réglementer.

Une fois reconnu ce droit de libre circulation des navigateurs aériens, une autre question devait se poser à l'esprit des juristes : celle de la responsabilité des exploitants d'aéronefs pour les dommages qu'ils peuvent occasionner aux tiers à la surface. Si

les aviateurs n'ont guère à redouter d'entrer en collision avec d'autres aéronefs, par contre, du fait qu'ils évoluent dans l'espace, milieu à trois dimensions, ils peuvent constituer pour les gens qui sont à la surface un danger contre lequel il est difficile, voire même impossible, à ceux-ci de se prémunir : que l'avion soit surpris par la tempête ou qu'une panne de moteur l'arrête dans sa course et il peut être projeté sur le sol, endommageant des récoltes, tuant des personnes ou communiquant le feu à un corps de bâtiments. D'autre part, le bruit d'un moteur volant à faible altitude peut jeter la panique dans un troupeau, occasionnant des dommages plus ou moins graves. C'est pourquoi l'aviation, surtout dans les premières années, a été considérée par le public avec une méfiance d'autant plus grande qu'on a parfois exagéré la frtquence et la gravité de ce genre d'accidents. L'expérience a cependant montré que ces accidents demeuraient exceptionnsls et ce malgré le développement pris par l'aviation commerciale durant ces dernières années. Il est vrai que les progrès de la technique aéronautique sont venus contrebalancer les dangers plus grands qui auraient résulté par les tiers du fait de l'accroissement de la circulation aérienne.

Les statistiques ci-après [1] relatives à diverses Compagnies de Navigation aérienne montrent que les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface demeurent, somme toute, assez rares.

La Compagnie Air-France a eu à enregistrer quatre accidents de ce genre depuis 1928. La Compagnie

(1) Renseignements communiqués par la Direction de l'Aéronautique Civile, juin 1935.

Aérienne Française a occasionné un seul accident de ce genre depuis 1932. La Compagnie Générale Transaharienne n'a jamais eu d'accident de ce genre depuis qu'elle est en service.

D'autre part, l'avion effectuant la plus grande partie de son trajet au-dessus des campagnes, les dommages qu'il occasionne à la surface sont, le plus souvent, de minime importance. Si on a pu citer [1], au cours des débats de la Conférence de Rome, une véritable catastrophe aérienne, puisque « le feu provoqué par l'explosion d'un réservoir s'est communiqué à trois immeubles et fit quatorze morts et un grand blessé », les accidents de cette gravité demeurent fort heureusement des faits isolés.

Quoi qu'il en soit, les évolutions des aéronefs dans les airs constituent une menace pour les tiers et il importait de fixer les règles dont les victimes d'accidents d'aéronefs pourraient se prévaloir dans la défense de leurs droits.

Dans les années qui ont précédé les hostilités de 1914-1918, le législateur n'a pris aucune mesure générale concernant la navigation aérienne. Seuls sont intervenus en la matière des décrets réglementant la circulation aérienne, mais ce sont de simples mesures de police analogues à celles qu'édicte le Code de la route pour la circulation automobile. Lorsqu'un tiers avait subi un dommage du fait de la navigation aérienne, les tribunaux appliquaient les règles de la responsabilité de droit commun basées sur les articles 1382 et suivants du Code Civil. Mais faire appel

(1) Extrait du « Journal de Genève » du 26 mars cité au cours des travaux de la Conférence de Rome. Revue Générale de Droit Aérien 1933. Tome II, p. 634.

aux solutions de droit commun pour trancher les conflits suscités par la navigation aérienne n'était qu'un pis aller et ne pouvait constituer qu'une solution provisoire. L'aéronef évolue dans un milieu qui lui est propre : l'atmosphère. De ce fait, les conditions dans lesquelles sera engagée la responsabilité des exploitants d'aéronefs pourront différer de celles dans lesquelles se posera la même question en droit commun. D'où la nécessité d'organiser une législation spéciale à la navigation aérienne, de créer un droit aérien autonome dont les règles pourraient s'inspirer de celles du droit civil, mais en seraient distinctes.

Il a fallu attendre l'après-guerre pour qu'intervînt une législation d'ensemble sur la navigation aérienne. A cette époque, en effet, une mesure de ce genre s'imposait plus que jamais. L'aviation commerciale, pour ainsi dire inexistante avant 1914, prit son essor dans les années qui suivirent la cessation des hostilités.

TRAFIC ANNUEL DES LIGNES AERIENNES FRANÇAISES

ANNÉE	Longueur du Réseau exploité Kms	Kilomètres parcourus	TRAFIC EFFECTIF			TRAFIC KILOMETRIQUE		
			Passagers	Messageries Excédents de bagages Journaux kgs	Poste kgs	Passagers kilomètres	Messageries Excédents de bagages Journaux (tonnes kilom.)	Poste tonnes kilomètres
1920....	5.605	853.959	1.397	48 100	3.925	615.000	29 458	6.320
1921....	6 492	2.553.455	9.427	166 490	9.841	4.126.000	106.250	14.040
1922 ..	10 012	2.798.366	6.799	388.509	40.367	3.484.000	209.552	65.914
1923....	8.333	3 387.145	7.822	704.253	73.573	4.189.000	382.781	114.486
1924....	7.542	3.647.826	10.758	674.559	110.176	5.336.000	333.411	150.130
1925....	10.860	4.712.888	14.196	741.985	198.609	6.279.000	319.359	254.689
1926....	12.153	5.220 585	13.634	767 681	154.258	6 592.000	361.349	195.404
1927....	18.113	5.995.731	15.359	744 006	124.635	7.662.000	445.314	171.209
1928....	23 628	7.260.392	19.139	1.152.958	129 297	9.889 000	682.103	232.153
1929 ...	31 640	9.380.426	24.351	1.597.781	148.380	12.359.000	887.774	313.181
1930.. .	32 992	9 139.305	27.454	1 579 728	179 359	14.740.909	900.013	372.432
1931. ..	40.122	9.268.233	32.700	1.605.570	186 611	18.422.786	809.502	398.770
1932 ...	40.059	9.155 867	36.892	1.162.295	172.966	21.563.020	605.188	442 002
1933.. .	37 825	9.980 300	51 480	1.504 961	220.625	39.778.101	830.159	534.235

Les lignes ayant été modifiées à partir du 1er Juin 1934, le trafic ne peut être donné pour les années suivantes (communication du Ministère de l'Air, Juin 1935.

Une intervention législative se faisait d'autant plus pressante que la Convention Internationale du 13 octobre 1919 avait posé les principes du droit public aérien [1].

Aussi le Gouvernement fit-il déposer, le 26 mars 1921, un projet de loi sur le bureau de la Chambre. Il fut adopté par cette Assemblée sur le rapport de M. Bazire [2]. De nombreux reproches furent adressés au texte de la Chambre. Le projet de loi sorti des délibérations de cette Assemblée apparaissait « plutôt comme un Code pénal de l'aviation que comme un statut civil et commercial ». D'autre part, il parut insuffisant et incomplet à la Commission de législation civile et criminelle du Sénat qui le modifia en s'inspirant du rapport présenté par M. Ripert au nom de la Société d'Etudes législatives [3]. Le projet de loi ainsi remanié fut voté par la Haute-Assemblée après un rapport présenté au nom de la Commission de législation civile et criminelle par M. Vallier [4]. Finalement le projet de loi de retour du Sénat fut adopté par la Chambre des Députés sur le rapport de M. Pierre-Etienne Flandin et devint la loi du 31 mai 1924 [5].

Cette loi qui constitue la « Charte de la Navigation aérienne » en droit français a été accueillie d'une

---

(1) Une loi du 29 janvier 1921 est venue autoriser la ratification de cette Convention.

(2) *Journal Officiel* 1921. Documents parlementaires, Chambre, Annexe n° 2649, p. 1831 et suiv.

(3) Bulletin de la Société d'Etudes Législatives 1921, p. 323 et suiv.

(4) *Journal Officiel* 1923. Documents parlementaires, Sénat, Annexe 473, p. 941 et suiv.

(5) *Journal Officiel* 1924. Documents parlementaires, Chambre, Annexe n° 7040, p. 231 et suiv.

façon favorable par la doctrine. La responsabilité des exploitants d'aéronefs pour les dommages causés par leurs appareils aux tiers à la surface tient une place importante dans la loi de 1924. Le législateur, dont la principale préoccupation était de sauvegarder les intérêts des tiers, a consacré le risque comme fondement de la responsabilité des exploitants d'aéronefs. Logique avec lui-même, il a tiré de cette notion toutes ses conséquences, faisant peser sur l'exploitant d'aéronefs une responsabilité peut-être trop lourde parfois. L'ensemble des mesures arrêtées en cette matière présente un aspect des plus cohérents et constitue un document d'une grande valeur juridique.

Au reste, si cette législation demandait à être revisée ou complétée sur certains points, c'est moins vers le droit interne que vers une législation internationale qu'il conviendrait de se tourner. Depuis que l'avion est devenu un mode de transport normal, les problèmes d'ordre juridique qu'il suscite tendent de plus en plus à déborder le cadre national pour se transporter sur le terrain international. Sa vitesse, l'étendue de son rayon d'action sans cesse accrues en font le mode de transport idéal sur les grandes distances. Or l'avion ne peut effectuer un trajet tant soit peu important, sans survoler des Etats différents et sans par là même être soumis à des législations variées, sinon d'esprit opposé. Dans un article en faveur de l'Unification du Droit Aérien [1], M. Ripert décrit ainsi la fâcheuse situation que crée pour la

(1) Ripert : *L'Unification du Droit Aérien.* Revue Générale de Droit Aérien, p. 253.

navigation aérienne la diversité des lois nationales. « L'aviateur parti de Londres abandonnait au milieu de la Manche le vieux droit anglais traditionnel pour passer sous le droit français aux conceptions logiques et claires; puis, franchissant le Rhin, il connaissait le droit germanique aux subtiles complications; piquant au Sud, il rencontrait le droit suisse peu favorable aux hardiesses de la circulation; puis, à son gré, en quelques heures, il se soumettait successivement au droit autrichien, au droit hongrois, au droit tchèque, au droit roumain. Des lignes qu'il ne parvenait même pas à discerner marquaient la limite des législations applicables. Voltaire disait, faisant allusion à l'ancienne diversité de nos coutumes, qu'en France on changeait de lois aussi souvent que de chevaux. Du moins y avait-il un droit commun coutumier et un droit romain universel. Mais, aujourd'hui, l'aviateur parcourt en quelques heures une Europe dans laquelle chaque Etat s'est donné un droit strictement national. Et que dire du voyage d'un Zeppelin? Lorsqu'il revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois du monde ».

Comme le fait encore observer M. Kaftal [1], « les liaisons continentales ne suffisent plus à l'aviation et les lignes aériennes qui relient les continents deviennent de jour en jour de plus en plus nombreuses. »

La diversité des lois nationales n'était pas sans présenter de graves inconvénients en ce qui concerne la responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard

(1) A. Kaftal : *La Convention de Rome.* Revue Générale de Droit Aérien 1934, p. 346.

des tiers. L'exploitant risquait de voir les limites de sa responsabilité varier, suivant que l'accident se produirait sur le territoire de tel ou tel Etat. Cette situation créait un fâcheux état d'incertitude nuisible au développement de la navigation aérienne et en particulier de l'aviation commerciale.

Il importait, sinon d'établir des règles conventionnelles uniformes, sinon même de résoudre tous les conflits de lois susceptibles de se poser — tâche dont l'accomplissement aurait pu rencontrer de grosses difficultés en raison des traditions juridiques qu'elle aurait heurtées — du moins de tendre à l'unification des principales règles relatives à la responsabilité du navigateur aérien à l'égard des tiers [1].

Si l'unification du droit aérien s'imposait, elle semblait d'autant plus facile à réaliser à un moment où les lois votées dans les différents pays étaient toutes récentes et où, par conséquent, des traditions juridiques n'avaient pas encore eu le temps de s'implanter.

Depuis la cessation des hostilités, l'unification du droit aérien était dans l'air. Divers organismes internationaux, la Chambre de Commerce Internationale en 1923, la Conférence Interparlementaire de Commerce réunie successivement à Bruxelles et à Rome en 1923 et en 1925, le Congrès International de l'Air à Londres en 1923, la Fédération Aéronautique Internationale en 1925, le Congrès de Bruxelles enfin ont émis des vœux en faveur de l'Unification du Droit Aérien.

---

(1) Voir dans ce sens Ripert, article déjà cité. Revue Générale de Droit Aérien, p. 258.

Les préoccupations de la doctrine étaient allées au devant de ces vœux émis par la pratique [1]. Dès 1910, s'était constitué le Comité Juridique de l'Aviation se proposant d'étudier les différents problèmes de droit privé que posait la navigation aérienne. Les travaux de ce Comité, interrompus de 1914 à 1918, ont abouti en 1922. Ils réservaient une large place au sujet de cette étude. Aussi, lorsque se réunit à Paris, sur l'initiative du Gouvernement français, la première conférence en vue de l'unification du droit privé aérien, l'une des premières questions mises par la Conférence à l'ordre du jour des travaux du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.) fut la préparation d'une Convention Internationale qui aurait pour but de réglementer la responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des tiers. Les travaux du C. I. T. E. J. A. devaient aboutir le 29 mai 1933 au vote de la Convention de Rome [2].

La Convention de Rome [3] n'ayant pas fait l'objet de ratification de la part des gouvernements intéressés, n'a pas encore reçu application. Il en résulte que la loi française demeure toujours la seule applicable pour tous les accidents d'aéronefs susceptibles de se produire sur notre territoire.

Dans une première partie, nous étudierons la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs en droit

(1) Voir à ce sujet un article de M. J. Hamel, Annales de Droit Commercial, 1923-1924 : *Le Droit Privé dans le Projet du Code International de l'Air*, p. 46-66,133-148.

(2) Le vote de la Convention de Rome du 29 mai 1933 avait été précédé de celui de la Convention de Varsovie, du 12 octobre 1929 sur la responsabilité du transporteur aérien.

(3) A la date du 25 juin 1936, la Convention de Rome n'avait été ratifiée que par le Gouvernement de la République Espagnole. (Communication du Ministère de l'Air).

interne français. Nous envisagerons successivement le fondement et les conditions d'exercice de l'action en responsabilité.

Dans une seconde partie, nous étudierons cette Convention que nos représentants ont signée, mais qui, n'étant pas encore ratifiée, ne peut être considérée que comme le droit de l'avenir. Après avoir souligné combien sont divergentes les solutions apportées par les législations internes, nous examinerons tour à tour les principes sur lesquels repose la Convention de Rome et ses conditions d'application. Enfin, dans la conclusion, nous porterons une appréciation sur l'œuvre accomplie par la Conférence.

PREMIÈRE PARTIE

Responsabilité de l'Exploitant d'Aéronefs en Droit Français

CHAPITRE I

Fondement de la Responsabilité de l'Exploitant d'Aéronefs

Le fondement de la responsabilité en matière d'accidents d'aviation constituant une dérogation aux principes admis en droit commun, nous devons, avant de pénétrer dans le vif de notre sujet, rappeler les principes sur lesquels repose la responsabilité du fait des choses inanimées en droit commun.

Section I

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE DU FAIT DES CHOSES INANIMEES EN DROIT COMMUN

La responsabilité délictuelle est une des questions du droit civil qui, depuis un demi-siècle, a fait couler le plus d'encre : le Code de 1804, dans l'article 1382, avait établi une responsabilité fondée sur la faute. Pour être responsable, il fallait avoir commis une faute : c'était à la victime qu'il appartenait d'appor-

ter, en même temps que la preuve du dommage, la preuve de la faute de l'auteur de l'acte. Dans des cas exceptionnels visés par les articles 1385 et 1386, le Code déchargeait la victime du fardeau de la preuve.

Jusque vers 1880, la faute a été admise par tous les auteurs comme le fondement de la responsabilité. Il a fallu arriver aux dernières années du XIX[e] siècle pour voir cette notion contestée. C'est que dans l'intervalle s'était produit un fait nouveau : le développement de la grande industrie. Bon nombre d'auteurs préoccupés par le grand nombre d'accidents du travail et frappés par leurs caractères d'irrésistibilité et d'imprévisibilité cherchèrent à protéger l'ouvrier et à rejeter les conséquences de l'accident sur le patron. C'est ainsi qu'on eut recours à la théorie de la responsabilité contractuelle, d'après laquelle le patron, en passant un contrat de travail avec l'ouvrier, non seulement s'engage à respecter les clauses inscrites dans le contrat, mais lui donne implicitement une promesse de garantie contre les accidents du travail. En vertu du contrat de travail, le patron doit assurer la sécurité de l'ouvrier et il ne peut dégager sa responsabilité qu'en invoquant les cas d'exonération suivants : le cas fortuit, la force majeure et la faute de la victime. Cette théorie ingénieuse fut soutenue en Belgique par Sainctelette [1], et en France par Sauzet [2], Labbé [3] et Esmein [4].

---

(1) Sainctelette : *De la responsabilité et de la garantie*, 1880.

(2) Marc Sauzet : *De la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers*, Revue Critique 1883, p. 596.

(3) Note au S., 1889, IV, 1.

(4) Esmein, notes au S., 1897, I, 17 et 1898, I 65.

La jurisprudence belge lui réserva un accueil favorable, mais elle n'eut pas le succès escompté devant les tribunaux français. C'est alors que Saleilles tout d'abord et M. Josserand développèrent la doctrine du risque créé qui devait avoir par la suite un tel retentissement. Ces auteurs faisaient remarquer que les conceptions du Code avaient eu leur raison d'être tant qu'avait existé une certaine égalité économique entre les divers sujets de droit. Mais du jour où le progrès a mis à la disposition d'un petit nombre d'individus des machines dangereuses, le fondement de la responsabilité, en ce qui concerne les accidents du travail, devait être revisé : celui qui crée une entreprise s'engage par avance à en supporter toutes les conséquences, les conséquences heureuses comme les malheureuses. C'est la formule du risque professionnel. La loi de 1898, qui a réglementé la responsabilité en matière d'accidents du travail, s'inspire de la doctrine du risque. Cette doctrine a d'ailleurs reçu maintes applications dans des domaines étrangers au droit civil.

Les lois suivantes : la loi du 8 juin 1895 sur la révision des procès criminels, la loi du 16 avril 1914 sur la responsabilité des communes au cas de dommages causés par les attroupements, la loi du 17 avril 1917 sur la réparation des dommages de guerre, la loi du 23 mai 1921 sur les accidents causés aux tiers par les établissements travaillant pour la défense nationale, constituent autant d'applications de la notion de risque. De même, en droit administratif, cette théorie a certainement contribué à élargir la responsabilité qui pèse sur l'Etat à raison de l'exécution des services publics.

Les controverses qui avaient précédé le vote de la loi de 1898 sur les accidents du travail avaient contribué à mettre en relief ce membre de phrase jusque là quelque peu délaissé de l'article 1384 : « On est responsable des choses que l'on a sous sa garde. » Désormais c'était à lui que les civilistes feraient appel toutes les fois qu'ils voudraient dispenser la victime du fardeau de la preuve. Ainsi ce membre de phrase, qui pendant longtemps avait été considéré comme l'annonce des dispositions prévues par les autres alinéas du même article et par les articles 1385 et 1386 du Code Civil, devait-il être à l'origine de la théorie jurisprudentielle de la responsabilité du fait des choses inanimées.

On ne tarda pas à se rendre compte, en effet, que les accidents provoqués par les automobiles notamment étaient en fait beaucoup plus fréquents que les accidents provoqués par les animaux. Or, dans ce cas, le législateur avait établi une présomption de faute à la charge du gardien de l'animal. Pourquoi se montrer moins sévère vis-à-vis du gardien lorsqu'un accident, au lieu d'être provoqué par un animal, le serait par un objet inanimé? On n'eut d'ailleurs aucune peine à trouver un point d'appui à ce système dans l'article 1384 du Code civil. C'était une ingénieuse adaptation des idées du Code aux nécessités du moment. On déchargeait la victime du fardeau de la preuve, en faisant peser une présomption de faute sur celui à qui incombait la garde de la chose. Les textes du Code n'étaient pas en contradiction avec cette interprétation : le législateur avait présumé en faute le gardien de l'animal. Rien ne s'opposait à ce que soit étendue la portée de

l'article 1384. De très bonne heure la jurisprudence s'est ralliée à cette interprétation.

Restait à préciser comment le gardien pourrait écarter la présomption de faue que l'on faisait peser sur lui en vertu de l'article 1384. Si la jurisprudence a été unanime à reconnaître la valeur libératoire du cas fortuit, de la force majeure et de la faute de la victime, par contre des divergences se sont manifestées sur la question de savoir si la preuve de l'absence de faute libérait le gardien. Certaines décisions [1] ont consacré ce point de vue, alors que d'autres [2] le rejetaient. La question fut définitivement tranchée à la suite d'un pourvoi en Cassation formulé par les époux Beissières dans les circonstances suivantes : Un camion de la Compagnie « L'Abeille » avait brisé la devanture d'un magasin appartenant aux époux Beissières et pénétré à l'intérieur. La Cour de Paris « considérant que cet accident ne peut être attribué au mauvais état de la voiture automobile, que dès lors aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie « L'Abeille » qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 du Code civil », rejeta la demande en dommages-intérêts formulée par les époux Beissières. Mais la Cour de Cassation saisie de l'affaire cassa l'arrêt de la Cour de Paris « attendu que la preuve d'absence de faute apportée par l'auteur du dom-

(1) Req. 30 mars 1897, S. 1898, 1, 65. Note A Esmein, D. P. 1897. 1. 433. — Civ. 31 juillet 1905, S. 1909. 1. 43. — Req. 29 avril 1913. D. P. 1913. 1. 427 et rapport Cons. Michel Jaffard.

(2) Cass. Civ., 16 juin 1896. S. 1897. 1. 17, note A. Esmein. D. 1897. 1. 433, note Saleilles et conclus. Sarrut. — Cass. Civ., 16 novembre 1920, S. 1922. 1. 97. — Cass. Civ., 21 janvier 1919, S. 1922. 1. 265.

mage ne suffit point à écarter la présomption de l'article 1384 [1] ». Depuis lors, la jurisprudence de la Cour de Cassation n'a pas varié sur ce sujet et la Cour Suprême n'a pas manqué de rappeler, chaque fois qu'elle en a eu l'occasion, que la preuve de l'absence de faute ne suffit pas à écarter la responsabilité du gardien [2]. La présomption de l'article 1384 est donc une présomption irréfragable, *juris et de jure*, ne supportant pas la preuve contraire et ne pouvant tomber que devant la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime.

Mais quelle est la portée de l'article 1384? Il est très difficile de trouver un critérium satisfaisant qui permette de préciser le champ d'application exact de l'article 1384. On a voulu distinguer suivant que la chose, cause du dommage, était ou non actionnée par la main de l'homme. L'article 1384 ne recevrait application que dans le second cas. La Cour de Cassation, dans un arrêt de la Chambre des Requêtes du 21 février 1927, a rejeté cette distinction : « Attendu, dit l'arrêt, que la loi pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a occasionné le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme, qu'il suffit d'une chose soumise à la nécessité d'une garde, à raison des dangers qu'elle fait courir à autrui » [3]. On a proposé de n'appliquer l'article 1384 qu'en raison du

(1) Cass. Civ., 29 juillet 1924. S. 1924 I. 321; note P. Esmein.

(2) Cass. Civ., 24 avril 1929, S. 1930. 1. 180. — Cass. Ch. Réunies, 13 février 1930. S. 1930. 1. 121. D. H. 1930. 129. D. P. 1930.1.57.

(3) Cass. Civ., 21 février 1927. D. P. 1.97, note G. Ripert.

caractère dangereux de la chose placée sous la garde de l'homme. A la suite de l'arrêt de 1927, cette notion de « choses dangereuses » connut en doctrine une vogue qui n'était pas justifiée à notre sens. Qu'entend-on par chose dangereuse? Toute chose qui a occasionné un accident ne mérite-t-elle pas de rentrer par ce seul fait dans la catégorie des « choses dangereuses »? Quoi qu'il en soit, l'arrêt du 13 février 1930 [1] n'a pas admis cette notion, mais il précise, par contre, que la présomption de responsabilité frappe toute chose qu'on a sous sa garde. En réalité tombent sous le coup de l'article 1384 tous les délits qui ne sont pas directement le fait de l'homme — article 1382, — qui ne rentrent pas dans le cadre des articles 1383, 1385 et 1386, ou qui n'ont pas été réglementés par une loi spéciale.

Les partisans du risque ne se déclarèrent pas satisfaits à la suite de l'arrêt de 1924. Ils ne se contentent pas du procédé technique qui consiste à renverser le fardeau de la preuve, mais ils prétendent interpréter l'article 1384 indépendamment de l'article 1382. Ils y voient un texte établissant une responsabilité de plein droit basée sur le risque et non plus sur la faute. Au fait de l'homme consacré par l'article 1382, ils opposent le fait de la chose. En un mot, ils prétendent bouleverser le fondement de la responsabilité en droit français.

Pour les partisans du risque créé, en effet, parler de présomption de faute, alors qu'on ne peut se

---

(1) 13 février 1930, Cass. Ch. Réunies. D. H. 1930. 129. D. P. 1.57. S. 1930.1.121.

décharger de sa responsabilité par la preuve contraire, est une expression vide de sens. Ce n'est pas dans la faute qu'il faut chercher le fondement de la responsabilité, mais dans le risque. La notion de responsabilité n'implique pas une idée de faute. Suivant la formule de M. Josserand, ce n'est plus « en tant que coupables que nous devenons responsables, mais en tant que faiseurs d'actes » [1].

Dès lors qu'on crée une activité, on s'engage par avance à en supporter les conséquences. Les dommages que peut occasionner cette activité doivent être supportés par celui qui tire profit de l'instrument du dommage. Ils ne sont que la contre-partie des bénéfices qu'elle procure. De cette responsabilité basée sur le risque, le propriétaire ne pourra s'exonérer qu'en prouvant la force majeure, c'est-à-dire l'événement de nature externe, imprévisible et irrésistible, ou en établissant la faute de la victime.

Cependant, malgré l'insistance des tenants du risque créé, la jurisprudence était sans contestation demeurée attachée à la présomption de faute, lorsqu'est intervenu un arrêt de la Cour de Cassation, toutes Chambres réunies, demeuré depuis lors célèbre sous le nom d'arrêt Jand'heur [2].

Dans cet arrêt, pour la première fois, la Cour Suprême ne parle plus de présomption de faute, mais substitue à ce terme l'expression « présomption de responsabilité ». D'autre part, le Procureur général

---

(1) L. Josserand : *Cours de Droit Civil positif français.* Tome II, p. 273.

(2) 13 février 1930, Cass. Ch. R. D. H. 129. D. P. 157, avec concl. de M. le Procureur général Matter; note G. Ripert. S. 1930.1.121.

Matter a rendu dans ses conclusions un hommage à la mémoire de Saleilles, l'un des plus éminents protagonistes de la théorie du risque.

Il n'en fallait pas davantage pour que les partisans du risque [1] proclament que la Cour Suprême avait entendu faire sienne leur conception et que cet arrêt devait être considéré comme marquant une nouvelle orientation de la jurisprudence.

Cependant l'hommage rendu par M. le Procureur général Matter à la mémoire de Saleilles, pas plus que le changement de terminologie que l'on relève dans l'arrêt, n'impliquent en eux-mêmes un revirement de jurisprudence. Sans doute, le Procureur général Matter, en rendant hommage à la mémoire de Saleilles, a-t-il entendu souligner l'influence exercée par cet auteur sur l'évolution de la jurisprudence, mais il ne s'en suit nullement que le Procureur général près la Cour de Cassation ait adopté les idées de Saleilles, en ce qui concerne le fondement de la responsabilité. Il n'est que de relire la phrase où M. le Procureur général Matter parle de présomption de responsabilité pour s'apercevoir qu'il a plutôt pris parti en sens contraire : « Tantôt, déclare-t-il, ces arrêts (des deux Chambres civiles) font reposer la présomption de responsabilité sur la simple détention de la chose, introduisant ainsi dans la loi la notion de risque; tantôt, au contraire, ils se sont fondés et beaucoup plus juridiquement, à mon gré, sur la présomption de responsabilité que je relevais tout à l'heure dans les travaux préparatoires

(1) Josserand : *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de Cassation.* D. H. 1930.

du Code. Suivant la formule de M. Ripert « cet arrêt est plus remarquable par ce qu'il ne dit pas que par ce qu'il dit »[1]. En effet, si la Cour Suprême ne fait plus allusion à la présomption de faute, c'est en vain que l'on rechercherait dans cet arrêt une expression qui substitue le risque à la faute comme fondement de la responsabilité.

D'ailleurs, la majorité des civilistes français ne partagent pas cette façon de voir. Les auteurs des traités classiques, MM. Colin et Capitant[2], Planiol et Ripert[3], Henri et Léon Mazeaud[4], estiment au contraire que la Cour de Cassation n'a pas entendu changer sa jurisprudence antérieure. MM. Demoque[5], Lalou[6], Paul Esmein[7] inclinent dans le même sens.

Cependant, en raison de l'imprécision, peut-être volontaire, des termes de cet arrêt, il n'est pas aisé de dégager les nouvelles tendances — si nouvelles tendances il y a — marquées par cette décision de la Cour de Cassation, toutes Chambres réunies. C'est ce qui explique les interprétations divergentes auxquelles a donné lieu cet arrêt.

---

(1) Note sous arrêt précité du 13 février 1930. — D. P. 1930. I.57.

(2) Colin et Capitant, 7e édition, nos 217 et 218; H. Capitant : *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres Réunies* du 13 février 1930. Chronique. D. H. 1930, p. 29 et suiv.

(3) Planiol et Ripert : *Traité élémentaire*, 11e édition II, n° 931; — Ripert, note précitée sous arrêt du 13 février 1930.

(4) H. et L. Mazeaud : *Traité de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle.* Tome II, 2e édition, n° 1310, p. 250 et suiv.

(5) *Obligations.* Tome II, n° 223.

(6) *La responsabilité civile*, 2e édition 1932.

(7) Revue critique 1932, p. 458. Revue Trimestrielle 1933, p. 627.

C'est ainsi que M. Savatier [1], en admettant que la jurisprudence a fait application de la théorie du risque créé en matière de responsabilité du fait des choses inanimées, ne lui attribue qu'un rôle subsidiaire par rapport à la responsabilité fondée sur la faute. En d'autres termes, on n'aurait recours au risque créé qu'au cas où aucune faute n'aurait été établie, ni à la charge de la victime, ni à la charge du gardien; dès qu'une faute quelconque serait prouvée, on rentrerait dans le domaine de l'article 1382.

Cette thèse ne tient peut-être pas suffisamment compte de l'évolution qui s'est produite en jurisprudence antérieurement à cet arrêt. Quoi qu'il en soit, la Chambre des Requêtes [2] a rendu un arrêt en sens contraire. En effet, elle a décidé qu'il n'était pas nécessaire, pour qu'il y ait lieu à un partage de responsabilité, que la faute du gardien soit établie, mais que la responsabilité du gardien pourrait être engagée, même au cas où la victime n'aurait apporté la preuve d'aucune faute contre l'auteur de l'accident.

D'autres auteurs, parmi lesquels M. Ripert [3], M. Capitant [4], s'en tiennent toujours à l'idée de faute présumée. Pour eux, la Cour Suprême n'a pas entendu modifier sa jurisprudence antérieure. Il s'agirait plutôt d'un changement de terminologie.

---

(1) Voir note de M. R. Savatier sous arrêt de la Cour de Cassation. — Req. 3 mars 1930; Civ. 14 avril 1930. D. P. 1930. I.81.

(2) Cass. — Req., 13 avril 1934. D. P. 1.41, note de M. R. Savatier; Sirey 1.313, note de M. H. Mazeaud.

(3) Ripert, *op. cit.*, note précitée.

(4) Capitant, *op. cit.*, note précitée.

MM. Henri et Léon Mazeaud [1], tout en estimant que la jurisprudence demeure attachée à la faute comme fondement de la responsabilité, constatent qu'elle en arrive à appliquer la notion de « faute dans la garde » dont ces auteurs se sont faits les brillants interprètes. D'après MM. Henri et Léon Mazeaud, lorsqu'un accident provoqué par une chose inanimée vient à se produire, « la faute dans la garde » est plus que présumée, elle est prouvée et c'est ce qui explique justement l'impossibilité de prouver l'absence de faute; ce qui est véritablement présumé, c'est que la faute du gardien est la cause du dommage; aussi, cette fois, la preuve contraire peut-elle être apportée. Il est permis au gardien d'établir la cause étrangère, spécialement la faute de la victime » [2].

Il ne rentre pas dans notre sujet de nous étendre sur ce point. Notons cependant que le point de vue exposé par MM. Henri et Léon Mazeaud rend peut-être mieux compte de certaines décisions récentes de jurisprudence [3] que le système de la théorie classique de la faute. Il nous suffira de faire observer que, malgré les divergences qui ont pu se manifester en doctrine relativement à l'interprétation de l'arrêt de 1930, la grande majorité des auteurs répugne à se rallier à la théorie du risque. Deux obstacles principaux s'opposent à l'adoption de la théorie du risque. Le premier obstacle réside dans ce fait qu'elle « enlève à la responsabilité l'élément moral dont ce

(1) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, nos 1313, 1314.

(2) Note de M. H. Mazeaud sous l'arrêt précité du 13 avril 1934. — S. 1.313.

(3) Voir notamment l'arrêt déjà cité du 13 avril 1934. D. P.1.41. S. 1.313.

principe tire sa force et qui commande sa limitation »[1].

Mais la raison qui, en fin de compte, semble déterminante pour repousser la théorie du risque, c'est qu'elle ne trouve aucun fondement dans les textes du Code. Les partisans du risque créé établissent leur système sur l'article 1384. Ils prétendent interpréter cet article en l'isolant de son contexte. Ceci semble contraire à l'esprit du Code et spécialement de l'article 1382 auquel l'article 1384 apporte une simple dérogation en ce qui concerne le fardeau de la preuve.

Telle est, brièvement rappelée, l'évolution qui s'est produite en jurisprudence, en matière de responsabilité du fait des choses inanimées. Si nous avons quelque peu insisté sur cette question, c'est pour faire ressortir le caractère particulier de la loi du 31 mai 1924 qui admet nettement la théorie du risque créé comme fondement de la responsabilité du navigateur aérien à l'égard des tiers.

Section II

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AERONEFS

Revenant à l'étude de la responsabilité délictuelle de l'exploitant d'aéronefs, nous diviserons cette section en deux paragraphes. Dans le premier, nous nous placerons avant la loi de 1924. Dans le second, nous

(1) Ripert : *La règle morale dans les obligations civiles*, p. 223, 1933, 3e édition.

examinerons la situation qui résulte pour l'exploitant de la loi de 1926.

§ I

Avant la loi de 1924

Dans les premières années de la navigation aérienne, en l'absence de texte, les juristes ne durent appliquer en cas de dommages causés aux tiers les règles qui régissent la responsabilité en droit commun.

Or, nous l'avons vu à la section précédente, pour obtenir réparation d'après l'article 1382, il ne suffit pas d'apporter la preuve du dommage subi; il faut encore faire la preuve que l'accident est dû à une faute de la victime. C'est pourquoi les décisions de jurisprudence ont le plus souvent exigé que le demandeur apporte, conformément à l'article 1382, la preuve non seulement du préjudice, mais de la faute de son auteur.

Le 17 février 1910 [1], le Tribunal Civil de la Seine avait eu à connaître des suites d'un accident qui s'était produit lors d'un meeting d'aviation. Les victimes n'ayant pas de grief à faire valoir contre le pilote et l'organisateur du meeting, furent déboutées de leur demande.

Le 14 décembre 1911 [2], le Tribunal Correctionnel d'Epernay avait eu à se prononcer dans le cas d'espèce suivant. Le bruit d'un moteur d'avion contraint d'atterrir avait provoqué un accident. Le

---

(1) Trib. Civ. Seine, 17 février 1910. R. J. I. L. A. 1910, p. 184.

(2) Trib. Corr. d'Epernay, 14 décembre 1911. D. P. 1912. 2.213.

Tribunal refusa de faire droit aux prétentions du demandeur : « Attendu que le pilote, bien qu'habile et expérimenté, était à la merci d'un remou et qu'il a pu être entraîné dans une direction qu'il n'avait pas choisie; que, dans l'état actuel de l'aviation, il était bien difficile de déterminer s'il y a eu faute ou cas de force majeure. »

Inversement, lorsque les juges estimaient que le pilote avait commis une faute dans la conduite de l'aéronef, ils accordaient facilement des dommages-intérêts. C'est ainsi que le Tribunal de la Seine a décidé que le survol de propriétés particulières à trop basse altitude constituait une faute imputable à l'aviateur [1].

Il semble bien que, dès cette époque, la jurisprudence se soit rendu compte qu'exiger de la victime la preuve de la faute de l'aéronaute équivaudrait à rendre purement illusoire, dans la plupart des cas, l'action engagée par la victime. Aussi, certaines décisions de jurisprudence font appel à l'article 1384 pour renverser le fardeau de la preuve. Elles déclarent le propriétaire de l'aéronef responsable de plein droit et décident qu'il ne pourra s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant « que le dommage est dû à un cas fortuit, à un cas de force majeure ou à une faute de la victime » [2]. Ces décisions de jurisprudence ne manquaient pas d'une certaine hardiesse à une époque où la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées n'était encore qu'à ses débuts.

---

(1) Trib. Civ. Seine, 10 juin 1914. D. P. 1914.2.193. Note H. Lalou.

(2) Trib. Civ. de la Seine, 24 janvier 1906. D. P. 1907.2.17

Planiol [1] s'émut de ces décisions dans lesquelles il voyait tout au moins un acheminement vers l'application à la navigation aérienne de la théorie du risque créé.

Sans doute Planiol avait-il raison de croire qu'on était en marche vers le risque créé en matière de navigation aérienne. L'avenir du reste devait justifier ses appréhensions. Mais à cette époque, les tribunaux se sont bornés à faire application de la notion de présomption de faute, sans pousser plus loin leur audace.

Les deux jugements que nous avons relevés, ont pris soin de mentionner que le cas fortuit et la force majeure constituaient des cas d'exonération pour l'aéronaute.

D'autre part, le Tribunal Civil de la Seine [2], le 17 février 1910, faisant allusion à la substitution du risque à la faute, s'exprimait en ces termes : « C'est au législateur seul qu'il appartient d'en décider ainsi. »

En résumé, les décisions de jurisprudence n'ont pas été unanimes sur cette question. Tantôt elles ont exigé que la victime apporte la preuve de la faute de l'aéronaute, tantôt elles ont cherché à venir en aide aux tiers en présumant de plein droit l'aviateur responsable. Mais l'audace de la jurisprudence s'est arrêtée là. En l'état des textes du Code, elle ne pouvait rendre l'exploitant responsable du cas de force majeure. Pour cela, il fallait une intervention législative.

---

(1) Planiol : *Traité Elémentaire de Droit Civil*. T. II, n° 930. Du fondement de la responsabilité. Revue critique et de législation, 1905, p. 277 et 1908, p. 80.

(2) Cf. *Supra*, p. 34.

§ II

La loi de 1924

Nous étudierons successivement le principe sur lequel le législateur a entendu établir la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs, les motifs qui l'ont incité à créer en cette matière une responsabilité en dehors du droit commun et l'influence qu'exercera dans la loi de 1924 la faute de la victime sur son droit à réparation; enfin, nous nous demanderons ce qu'il convient d'en penser.

a). — Principe sur lequel le législateur a entendu fonder la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs

L'article 53, alinéa 1^er^, de la loi de 1924 est ainsi rédigé : « L'exploitant est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. »

Le législateur a entendu instituer en cette matière une responsabilité *de plano* qui décharge la victime du fardeau de la preuve. Dans un grand nombre de cas, en effet, il serait impossible à la victime d'établir si la catastrophe est due à une faute de l'aviateur ou à une circonstance étrangère. Il ne faut pas perdre de vue que l'avion évolue le plus souvent à quelques milliers de mètres du sol. Dans ces conditions, quelles difficultés n'aurait pas la victime à prouver que le pilote a commis une faute, alors que les enquêtes

les plus minutieuses n'arrivent pas toujours à déterminer la cause de l'accident? Du reste, un accident peut être dû aux effets conjugués des circonstances atmosphériques et de la faute du pilote. Il serait alors bien difficile de déterminer leur part respective dans la réalisation du dommage.

Il apparaissait donc nécessaire, pour que les droits du tiers soient utilement protégés, que la victime soit déchargée du fardeau de la preuve. C'est ainsi qu'en a décidé le législateur; cela ne saurait faire de doute.

Mais nous avons vu [1] que ce renversement du fardeau de la preuve est un procédé couramment employé par la jurisprudence. Le législateur n'a pas voulu s'en tenir là, c'est du moins la conviction qui s'impose à la lecture du second alinéa de l'article 53. « Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

De droit commun, la personne présumée en faute peut toujours dégager sa responsabilité, en prouvant non seulement comme dans ce cas, la faute de la victime, mais encore la force majeure. L'article 53, alinéa 2, ne mentionne pas la force majeure comme cause d'exonération de l'exploitant d'aéronef. L'exploitant ne peut donc se libérer qu'en prouvant la faute de la victime.

Cette raison est-elle suffisante pour permettre d'affirmer que le législateur a entendu abandonner le système de la responsabilité subjective? Il serait permis d'en douter. On pourrait y voir une présomption de faute analogue à celle que la jurisprudence a

(1) Cf. *Supra*, p. 24.

entendu tirer de l'article 1384, mais une présomption de faute aggravée, excluant pour l'exploitant la possibilité de se libérer en apportant la preuve de la force majeure.

Cette opinion semblerait trouver un point d'appui dans le rapport de M. Vallier qui parle de présomption de faute [1] : « Nous estimons, dit celui-ci, que le libre choix par les hommes de la voie incertaine et encore dangereuse des airs établit une présomption d'imprudence ou de faute que la loi devait sanctionner. »

Cette expression employée par le Rapporteur du projet de loi au Sénat prouve combien exorbitante du droit commun pouvait paraître à cette époque une responsabilité basée sur le risque. Mais elle ne doit pas donner lieu à une équivoque. Il suffit de poursuivre le rapport de M. Vallier pour se rendre compte que son auteur adopte sans réserve les conclusions de M. Ripert. Or, M. Ripert, dans son rapport à la Commission d'Etudes législatives [2], se prononce nettement pour une responsabilité dénuée de toute idée de faute. Il déclare notamment : « Celui qui met en circulation un appareil volant crée pour la Société des hommes un péril nouveau. » C'est la formule même du risque créé appliqué à la navigation aérienne. Elle prend une importance singulière dans la bouche de M. Ripert qui s'est toujours fait en doctrine l'un des plus ardents défenseurs de la vieille théorie de la faute aquilienne. Et M. Ripert ajoute : « Il ne faut pas craindre d'appliquer ici une théorie que l'on a très souvent discutée

(1) *Journal Officiel*, 1923; Documents du Sénat, Annexe 473, p. 943, 1e colonne.

(2) Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 288.

sous le nom de théorie classique, parce qu'inexacte peut-être comme principe général de la responsabilité civile, elle est profondément exacte pour celui qui crée pour les autres des risques exceptionnels. »

Actuellement, personne ne conteste que la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs ne repose sur le risque créé. Cette constatation a son importance, non seulement au point de vue théorique, mais elle nous permettra par la suite de trancher les difficultés qui pourront surgir dans le sens le plus conforme à l'esprit du législateur de 1924.

b). — Motifs qui ont déterminé le législateur de 1924 a appliquer la théorie du risque créé

Le moment est venu d'examiner les raisons qui ont incité le législateur à donner le risque créé comme fondement à la responsabilité délictuelle de l'exploitant d'aéronefs.

C'est tout d'abord la difficulté dans laquelle se serait trouvée la victime pour déterminer la faute de l'exploitant ou plus souvent du pilote — au cas où le pilote n'est pas l'exploitant. Mais, nous l'avons déjà noté, si cette considération imposait un renversement du fardeau de la preuve, elle ne forçait pas le législateur à se départir de l'idée de faute pour faire appel à la notion de risque.

D'autres considérations n'ont pas manqué d'exercer une influence sur le législateur.

Les rédacteurs de la loi de 1924 ont été frappés par le caractère encore bien incertain de ce nouveau mode de locomotion. Peut-être même ont-ils exagéré les

dangers que l'aviation faisait courir aux tiers [1]. Quoiqu'il en soit, la moindre panne de moteur peut contraindre le pilote à atterrir, à l'improviste, sur un terrain qu'il n'a pas reconnu. D'autre part, du fait qu'il évolue dans l'espace aérien, l'avion sera soumis beaucoup plus que tout autre mode de locomotion, aux variations des conditions atmosphériques. Qu'il soit surpris par une bourrasque ou qu'il se perde dans la brume, il risque de ne pas garder son orientation et de venir s'écraser sur le sol. Les rédacteurs de la loi de 1924 ont été particulièrement impressionnés par le grand nombre d'accidents d'aviation dus à la force majeure. « Peu importe la cause du dommage, puisque la cause première c'est l'existence de l'aéronef dans les airs » [2]. Il n'était pas possible de laisser retomber le poids de ces accidents sur des gens étrangers à l'aviation, sous prétexte que l'accident serait dû à une force contre laquelle il était impossible à l'aviateur de se prémunir. C'est ce qui explique, pour une bonne part, que le législateur ait voulu enlever à la force majeure son caractère libératoire, dans le cas d'accidents causés aux tiers à la surface.

On a souvent fait remarquer que la responsabilité basée sur la faute suppose la possibilité d'une certaine réciprocité entre les dommages. Pour M. Ripert notamment, « la responsabilité basée sur la faute suppose l'égalité de situation entre l'auteur et la victime du

---

(1) Dans ce sens, A. Kaftal : *La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface.* Revue trimestrielle de Droit Civil, 1933, p. 684.

(2) Ripert. Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 288.

dommage » [1]. Il faut que la victime du dommage puisse aussi bien en être l'auteur. Or, cela ne se réalisera pas dans le cas d'accidents causés aux tiers à la surface, sauf dans le cas peu fréquent où l'accident se produit alors que l'avion roulait sur le sol.

Si le législateur de 1924 applique un principe différent, au cas d'abordage d'aéronefs, c'est qu'il peut y avoir alors réciprocité de dommages. La situation aurait pu être inversée. L'avion qui a causé un dommage à un autre avion aurait aussi bien pu être la victime que l'auteur de l'accident. C'est pourquoi l'article 52 décide : « Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil sera réglée conformément aux dispositions du Code civil. » Entre les tiers et l'aviateur, rien de semblable. L'avion n'a rien à redouter du côté de la surface. Le tiers, au contraire, devra subir, impuissant, les dommages occasionnés par la chute de l'avion.

D'autre part, si on compare la responsabilité contractuelle du transporteur aérien, c'est-à-dire celle qui incombe au voiturier à l'égard des personnes qu'il transporte, à la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs vis-à-vis des tiers, il apparaît que le législateur s'est montré beaucoup moins rigoureux dans le premier cas que dans le second. Pourquoi le législateur a-t-il mieux protégé le tiers que le voyageur?

---

(1) Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 287. — Dans le même sens, CONSTANTINOFF : *Le Droit Aérien français et étranger*, p. 119.

D'abord, la situation n'est pas la même. En cas de transport de voyageurs, c'est un contrat qui régit les relations du voiturier et du transporté. Tandis qu'en cas d'accident causé à la surface, aucun lien de droit n'existait préalablement à l'accident entre l'auteur et la victime du dommage.

Sans doute le législateur de 1924 aurait-il pu interdire toutes clauses d'irresponsabilité et les prohiber comme contraires à l'ordre public. Cela, non seulement il ne l'a pas fait, mais il a multiplié les clauses d'irresponsabilité du transporteur aérien, ce qui permet à M. Raoult d'affirmer [1] : « Dans l'état actuel des choses, la suppression des clauses d'exonération dans la législation interne serait le moyen de remédier à la situation désastreuse faite aux victimes d'accidents aériens par le législateur français. »

De plus, le voyageur ou l'expéditeur est libre de choisir entre l'avion ou un autre mode de transport. S'il préfère la voie des airs, il ne peut ignorer le danger auquel l'expose le choix d'un mode de locomotion encore bien incertain. « L'expéditeur qui achemine sa marchandise par la voie des airs ne peut avoir la prétention d'allier le maximum de vitesse au maximum de sécurité et accepte les risques d'un voyage rapide. [2] »

Il en est tout autrement en cas de dommage causé par un aéronef à la surface; le tiers victime de l'accident est complètement étranger à ce mode de

---

(1) Thèse F. Raoult : *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport aérien*, p. 119.

(2) Ripert. Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 282.

locomotion et il ne peut de ce fait en supporter les conséquences.

On peut même dire que le développement de l'aviation a lésé, dans une certaine mesure, les intérêts d'une catégorie de tiers : les propriétaires fonciers.

Dans le conflit qui s'est posé à l'origine de la navigation aérienne entre le propriétaire du sol et l'exploitant d'aéronefs, relativement au droit de survol des propriétés, la jurisprudence, bien que se trouvant en présence d'un texte formel, l'article 552 du Code Civil qui déclare le droit de propriété absolu, aussi bien au-dessus du sol qu'à la surface, n'a pas hésité à repousser les demandes portées devant elle par les propriétaires terriens, faisant ainsi pencher la balance du côté des exploitants d'aéronefs. Au moment de la rédaction de la loi de 1924, la question ne se posait même plus. Mais ce libre droit de survol accordé aux aéronefs n'avait pas été sans inquiéter les terriens. S'ils avaient dû renoncer à se prévaloir d'un droit de propriété sur l'espace aérien, droit, il est vrai, plus théorique que pratique, il n'en était pas moins équitable qu'en contre-partie, le législateur leur accordât toute sécurité relativement aux dommages qui pourraient leur être causés par des avions survolant leur propriété. Cette responsabilité de plein droit constituait en quelque sorte la rançon au droit de passer. L'aviateur, sous peine d'être vu avec défaveur par une opinion publique encore méfiante, devait être mis dans l'obligation de réparer tous les dommages qu'il aurait pu causer, sans qu'aucune faute ne lui soit imputable. C'est ainsi qu'on a pu soutenir que le meilleur moyen de contribuer à l'expansion de ce nouveau mode de locomotion était

de garantir les terriens contre tous les dommages que pourraient entraîner les évolutions des aéronefs.

Telles sont les considérations qui, dans ce domaine, ont amené le législateur de 1924 à abandonner le fondement sur lequel repose la responsabilité en droit commun pour appliquer la doctrine du risque créé.

c). — Influence de la faute de la victime sur son droit a réparation

Si sévère que soit le législateur de 1924 à l'égard de l'exploitant d'aéronefs, il a cependant reconnu à celui-ci le droit de se prévaloir de la faute de la victime pour se libérer. L'alinéa 2 de l'article 53 dispose : « Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. » Il eût été difficile au législateur de rendre l'exploitant responsable, même au cas où l'accident aurait été provoqué par la faute de la victime[1]. En effet, dans cette hypothèse, le lien de causalité n'existe pas entre l'exploitation et le dommage, mais entre la conduite de la victime et le dommage. C'est le fait de la victime qui est à l'origine du préjudice. En outre ce serait aller contre un principe d'ordre moral profondément ancré dans la conscience universelle et que l'on pourrait formuler ainsi : Chaque individu doit supporter les conséquences d'un dommage dans la mesure où il a concouru par sa faute à sa réalisation.

---

(1) Marg. Haller : *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation.* Thèse, Paris 1926, p. 146 et suiv.

Mais des difficultés d'interprétation ont surgi pour déterminer quand la faute de la victime devrait écarter ou simplement atténuer la responsabilité de l'exploitant.

L'alinéa 2 de l'article 53, tel qu'il était sorti des délibérations de la Société d'Etudes législatives, était ainsi rédigé : « La responsabilité ne peut être écartée que par la preuve de la faute de la victime. » Le législateur a craint que ce texte ne soit trop rigide et n'entraîne dans tous les cas une exonération totale de la responsabilité de l'exploitant. Ainsi l'article 53, alinéa 2, dans sa rédaction actuelle, témoigne du désir du législateur de laisser aux tribunaux un large pouvoir d'appréciation pour évaluer suivant les circonstances l'influence que doit exercer la faute de la victime sur son droit à réparation.

Certains auteurs, préoccupés d'assurer à la victime un dédommagement dans le plus grand nombre de cas, estiment qu'en principe, le fondement de la responsabilité de l'exploitant étant le risque, l'exploitant doit toujours être, au moins en partie, déclaré responsable. Pour les partisans de ce point de vue [1], si l'exploitant a établi la faute de la victime, il n'en reste pas moins que deux faits ont obligatoirement concouru à la réalisation du dommage : le fait fautif de la victime et le fait de l'exploitant qui a créé l'activité, cause de l'accident. En définitive, pour ces auteurs, l'exploitant ne s'exonérera jamais complètement en prouvant la faute de la victime. Il n'y aura

(1) Voir dans ce sens L. Brunschwick : *La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne.* Thèse, Paris 1934, p. 64.

exception qu'en cas de faute intentionnelle de cette dernière.

Ce système se heurte à de graves difficultés. Comment comparer deux notions de nature aussi différentes que le risque créé par l'aviateur et la faute de la victime? Comment comparer le risque, notion objective qui sera appelée à jouer automatiquement, à la faute, notion subjective qui suppose une analyse minutieuse de la conduite de l'individu? Comment déterminer la part qui revient à l'un et à l'autre dans la réalisation du dommage? Il aboutit à des conséquences qui semblent à l'opposé du but recherché par le législateur. Alors que celui-ci a désiré laisser au juge un large pouvoir d'appréciation, on en arrivera le plus souvent à décider que l'avion a nécessairement joué un rôle dans la réalisation du dommage et que, par conséquent, l'exploitant, même en cas de faute grave de la victime, sera toujours réputé en partie responsable. On admet toutefois une exception en cas de faute intentionnelle de la victime. Encore, dans cette dernière hypothèse, pour ne pas violer les règles de l'équité la plus élémentaire, ces auteurs sont-ils obligés de faire une entorse à leur système. En effet, que la victime ait ou non commis une faute intentionnelle, il est évident que l'accident ne se serait pas produit si l'aéronef n'avait pas existé.

On peut se demander si une pareille interprétation est conforme à l'esprit de la loi de 1924 — le législateur, en effet, n'a pas dit cette responsabilité ne peut être atténuée, mais « cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime » — et si elle ne va pas à l'opposé

de la tendance actuelle qui s'incline plutôt dans le sens d'une diminution de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs [1].

D'après d'autres auteurs, notamment pour M. Paul Esmein [2], « la responsabilité ne peut être partagée que si l'aéronaute a commis une faute ou si la faute de la victime a seulement aggravé le dommage aérien qui sans cette faute n'aurait tout de même pas existé ». L'exploitant s'exonère en principe de toute responsabilité en prouvant la faute de la victime. Pour que la responsabilité soit partagée, il faudra que la victime réussisse à prouver à son tour la faute de l'exploitant.

Les partisans de la thèse adverse [3] font deux ordres de griefs à cette théorie. Ils lui ont reproché d'aboutir dans la pratique à des résultats sévères pour les victimes et, en second lieu, d'arriver, en exigeant la preuve de la faute de l'exploitant, à substituer la faute au risque, comme fondement de la responsabilité du navigateur aérien.

Sans doute le système préconisé par M. Paul Esmein fera-t-il retomber sur la victime dans un grand nombre d'espèces toutes les conséquences de l'accident. De cela nous ne saurions lui faire grief. Il faut bien en définitive choisir entre l'exploitant et la victime. L'exploitant sans reproche n'est pas néces-

---

(1) A. Kaftal. Article déjà cité. Revue trimestrielle de Droit Civil, 1933.

(2) Planiol, Ripert, Esmein. T. VI, p. 959 en note; dans le même sens, J. Deschizeaux : *De l'influence du fait de la victime sur la responsabilité délictuelle.* Thèse, Grenoble, 1934, p. 139 et suiv.

(3) Voir, notoirement, L. Brunschwick : *La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne.* Thèse, Paris, 1934.

sairement moins digne d'intérêt que la victime coupable d'une négligence. A un autre point de vue, nous ne sommes pas loin de partager l'opinion de ces auteurs quand ils soulignent les difficultés d'établir une comparaison entre deux notions de nature aussi différente que le risque et la faute et de déterminer la part qui revient à l'une et à l'autre dans la réalisation du dommage.

Cette dernière opinion, qui exige la preuve de la faute de l'exploitant pour entraîner un partage de responsabilité, apparaît en définitive plus équitable et plus logique que celle qui aboutit à faire supporter à l'exploitant, en tout état de cause, une partie du dommage.

La jurisprudence semble s'être prononcée dans un sens voisin du système proposé par M. Paul Esmein. La Cour de Cassation a été amenée à statuer dans les circonstances suivantes : un aviateur faisant rouler son appareil en dehors d'un aérodrome, sur une plage, atteint un piéton, le Docteur Coyon, dont il occasionne involontairement la mort. Il est à noter que la victime, voyant venir l'avion, avait eu le tort de ne pas se déranger. La Cour d'Amiens, soulignant les torts du Docteur Coyon, avait débouté la dame Coyon demanderesse; la Cour de Cassation [1], saisie de l'affaire, cassa l'arrêt de la Cour d'Amiens, « attendu que l'inobservation des prescriptions de l'article 24 serait, en effet, la première cause de l'accident et que l'imprudence de la victime ne saurait faire disparaître la responsabilité pénale et civile de l'auteur de

(1) Cass. Crim., 6 mars 1931, Gaz. Pal. I. 531. D. H. 1931. I. 205.

l'infraction ». Cet arrêt de la Cour Suprême se fonde pour casser la décision de la Cour d'Amiens sur le fait que la conduite du pilote était répréhensible. Il y a donc tout lieu de supposer qu'inversement, si aucune faute n'avait été relevée contre ce dernier, la victime aurait été déclarée pleinement responsable.

C'est du moins ce qu'a décidé la Cour de Paris [1] dans un procès intenté par la veuve de Klairval et la Société Pathé Consortium à l'Aéronautique Club de France, à la suite de l'accident mortel arrivé à de Klairval dans les circonstances suivantes : au cours d'une manifestation aéronautique organisée par l'Aéronautique Club de France, de Klairval, opérateur de cinéma, malgré la défense qui lui avait été faite par les organisateurs du meeting avait, échappant à la vigilance du cordon de surveillance, réussi à pénétrer sur le terrain d'atterrissage. Il fut tué par un avion.

La Cour de Paris rejeta la demande formulée par la dame de Klairval et la Société Pathé Consortium. Considérant, précise l'arrêt, que « de Klairval en particulier s'était vu interdire l'accès du terrain d'atterrissage par un commissaire du service d'ordre, qu'il a transgressé cette défense par émulation professionnelle, comportant mépris du risque, mais acceptation de ses conséquences; qu'étaient imprévisibles et ne pouvaient être mis en échec les moyens qu'un opérateur avisé, comme lui, mettrait en œuvre pour pénétrer par un point quelconque du vaste

(1) Cour d'Appel de Paris, 15 mai 1935. Revue Générale de Droit Aérien, 1935, p. 393. Gaz. Pal. 1935. II. 229; Gaz. Trib., 24 sept. 1935.

aérodrome sur la partie du terrain qu'il jugerait la plus favorable à ses prises de vue, où les commissaires ne paraissent pas l'avoir aperçu et d'où ils n'avaient à tenter de le déloger, n'étant pas tenu de s'exposer au danger qu'il lui plaisait d'encourir.

« ...Considérant qu'est rapportée la preuve du fait qui, au sens de la disposition légale précitée (l'article 53 de la loi du 31 mai 1924) constitue une faute qui non seulement atténue, mais doit faire écarter la responsabilité de la Société intimée dans l'accident qui a coûté la vie à de Klairval; qu'en conséquence doivent être rejetées, à toutes fins qu'elles comportent, les demandes introduites. »

d). — Que penser du système de la loi de 1924?

L'exploitant d'aéronefs se trouve sans doute dans une situation spéciale vis-à-vis des tiers et les appréhensions qu'a pu susciter l'aviation à ses débuts sont parfaitement compréhensibles : une simple relation de cause à effet entre le dommage et le vol de l'aéronef suffit pour que les terriens aient droit à une indemnité. Si un objet est tombé de l'aéronef, il importe peu qu'il ait été jeté volontairement ou non, sous l'empire de la nécessité ou sans raison, l'exploitant encourra toujours une responsabilité de plein droit.

Cependant le législateur de 1924 n'aurait-il pu prévoir, dans certaines circonstances, une atténuation de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs? Cette responsabilité semble particulièrement lourde, au cas où le dommage a été volontairement causé par un passager, sans que le personnel de l'avion n'ait rien

pu tenter pour l'empêcher. Dans ce cas, n'aurait-il pas été désirable que la loi de 1924 exonérât l'exploitant d'aéronefs de toute responsabilité? [1]

D'un autre côté, certains cas de force majeure n'auraient-ils pu être retenus comme causes d'exonération? L'exploitant d'aéronefs serait déchargé des risques qui demeurent étrangers à son exploitation et notamment de ceux provenant du fait du prince : les circonstances atmosphériques et les défaillances de l'appareil ne sont pas les seuls cas de force majeure susceptibles de provoquer un accident. Sur l'ordre de l'autorité publique, un aviateur peut être contraint d'atterrir sur-le-champ, sans avoir eu le temps de reconnaître préalablement le terrain. Il semble que cet atterrissage brusqué, imputable au fait du prince et qu'il était matériellement impossible à l'aviateur de prévoir, au moment où il a pris son vol, devrait dégager ce dernier de toute responsabilité.

Enfin, le législateur aurait pu diminuer les charges très lourdes qui pèsent sur l'exploitant d'aéronefs en décidant que la responsabilité serait limitée. D'ailleurs M. Ripert, dont on connaît le rôle dans l'élaboration de la loi du 31 mai 1924, ne considère pas à cet égard ses dispositions comme définitives [2] : « Mais quelque jour l'aviation sera tellement pratiquée que le péril de l'air apparaîtra comme normal. Chacun de nous, ou plutôt de ceux qui nous auront succédé

(1) Cette mesure a été adoptée par la Convention de Rome, mai 1933. Cf., *Infra*, p. 123.

(2) Voir à ce sujet Ripert : *La force majeure dans les transports aériens.* R. J. I. L. A., janvier-février-mars 1928, p. 6. — R. Ginesty : *Responsabilité du transporteur aérien.* Thèse, Toulouse 1928, p. 98.

voyagera dans les airs et cessera de considérer avec inquiétude les appareils qu'il verra passer au-dessus de lui. Alors le risque nouveau sera entré dans les habitudes de l'humanité et la responsabilité de ceux qui le créent sera limitée ou allégée [1] ».

(1) Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 290.

CHAPITRE II

Conditions d'exercice de l'Action en Responsabilité

Section I

PERSONNES RESPONSABLES

Aux termes de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924, c'est l'exploitant qui est responsable des accidents d'aéronefs. Avant de préciser le sens de cette expression, il convient d'envisager quelles personnes autres que l'exploitant peuvent être, par exception, rendues responsables d'un accident d'aéronef.

§ I

Personnes responsables autres que l'exploitant

a) — Responsabilité des personnes a bord de l'aéronef

Les personnes se trouvant à bord d'un aéronef « ne créent pas le risque, elles font corps avec l'instru-

ment du dommage » [1]. Aussi elles ne sauraient être rendues responsables en vertu de l'article 53 de la loi de 1924. S'il s'agit de passagers, cela est évident. Mais cette remarque vaut également pour les mécaniciens et les employés qui constituent l'équipage de l'avion. Les membres de l'équipage sont, en effet, des employés à gage, touchant des salaires fixes. Quant au capitaine de l'aéronef, il n'est pas dans une situation spéciale. Sans doute est-il un employé supérieur aux autres, mais il n'en reste pas moins un subordonné par rapport au chef de l'entreprise [2].

Cependant ces différentes personnes sont soumises à la responsabilité de droit commun, tant vis-à-vis de l'exploitant d'aéronefs [3] et des autres membres de l'équipage que vis-à-vis des tiers.

Supposons qu'un passager blesse une personne à terre en se servant d'un arme à feu, ou en jetant un objet dont il n'a pas reçu mission de se débarrasser. La victime aura la faculté de poursuivre l'auteur de l'acte en vertu de l'article 1382 du Code Civil ou d'intenter un recours contre l'exploitant de l'aéronef en se fondant sur l'article 53 de la loi du 31 mai 1924. Le plus souvent, elle aura recours à la seconde solution, puisque, pour obtenir satisfaction, il lui suffira de prouver qu'il existe une relation de cause à effet entre les évolutions de l'aéronef et l'accident. En outre, l'exploitant présente plus de garanties de solvabilité que l'auteur de l'acte dommageable.

---

(1) L. Brunschwick. Thèse déjà citée, p. 73.

(2) Dans ce sens : Sudre : *De la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef*. R. J. J. L. A., mai 1922.

(3) Dans ce sens, Planiol, Ripert et Esmein : *Traité pratique de droit civil français*, Tome VI, 1930, n° 708, p. 959.

D'ordinaire, ce sera l'exploitant qui, après avoir été actionné par la victime, se retournera contre l'auteur de l'acte. Pour obtenir des dommages-intérêts, il devra prouver non seulement que le dommage est bien le fait du défendeur, mais encore que celui-ci était en faute. Cette preuve sera du reste beaucoup plus facile à administrer par lui que par la victime.

Ainsi, dans tous les cas où l'accident sera provoqué par un passager ou un membre de l'équipage en dehors de son service, et que la preuve de la faute sera apportée, c'est l'auteur du dommage qui devra en supporter les conséquences.

b) — Responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant en cas de location

L'article 55 dispose : « Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

« Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part ».

Si le législateur a déclaré le propriétaire et le locataire solidairement responsables, c'est dans un but de protection des tiers [1]. Il a estimé que le locataire pourrait ne pas présenter les mêmes garan-

(1) Dans ce sens, E. Sudre : *Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef*. Revue Juridique de Locomotion Aérienne, 1922, p. 197.

ties que le propriétaire et que surtout il pourrait être difficile à la victime, après l'accident, d'identifier le locataire de l'aéronef, si son nom n'est pas inscrit sur le registre d'immatriculation. Est-ce à dire que, même avec ces précautions, la victime soit sûre d'être indemnisée? Non pas, car elle peut se heurter à une double insolvabilité du locataire et du propriétaire, au cas où, notamment, ce dernier aurait pensé à l'organiser (en créant par exemple un certain nombre de sociétés à responsabilité limitée). D'autre part, nous sommes dans le domaine de la responsabilité délictuelle. Les tiers n'auront donc pas l'occasion de consulter les registres d'immatriculation avant l'accident. C'est pourquoi il est permis de douter de l'efficacité de ces mesures prises par le législateur, dans un but de protection des tiers [1].

Mais déclarer le propriétaire et l'exploitant de l'aéronef solidairement responsables en toute occurence, aurait abouti à condamner par avance tout développement de la location d'aéronefs. Or, peut-être cette pratique, actuellement peu répandue, se généralisera-t-elle, à l'exemple de ce qui s'est passé en droit maritime, au fur et à mesure que s'accroîtront les dimensions des aéronefs et que de plus grandes mises de capitaux deviendront nécessaires. C'est pourquoi le législateur a décidé que le propriétaire et l'exploitant seraient solidairement responsables, seulement au cas où la location n'aurait pas été transcrite. Par cette mesure le législateur

(1) Voir dans ce sens M. Constantinoff : *Le Droit aérien français et étranger.* — MM. H. et L. Mazeaud : *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle.* Tome II, 2e édition, n° 1.375, p. 290.

pensait sans doute inciter le propriétaire de l'aéronef à exiger du locataire l'inscription de la location sur le registre d'immatriculation.

En outre, d'après l'article 55, alinéa 2, le propriétaire devra toujours répondre de sa faute à l'égard des tiers. Il s'agit d'un renvoi aux règles du droit commun. C'est à celui qui a commis une faute ou une négligence qu'il appartient de la réparer.

§ II

Sens du terme « Exploitant »

En ce qui concerne la définition de l'*exploitant*, les articles 49, 53 et 55 ont donné lieu en doctrine à des interprétations divergentes.

Nous nous trouvons en présence de deux théories opposées. M. Kaftal défend la thèse de l'exploitant-gardien [1]. D'après cet auteur, le législateur a voulu désigner, sous le nom d'exploitant, celui à qui incombe la garde de la chose. Pour MM. Henri et Léon Mazeaud, sera exploitant tout individu qui tirera profit de l'aéronef.

MM. H. et L. Mazeaud [2] font remarquer très justement, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le signaler, que le législateur a institué dans ce domaine une responsabilité fondée sur le risque. Sur ce point nous sommes d'accord avec eux. Mais ces éminents

---

(1) Article déjà cité de M. A. Kaftal, Revue trimestrielle de Droit Civil. Tome XXXII[e], année 1933. *La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs*, p. 696-698.

(2) H. et L. Mazeaud : *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle.* Tome II, 2[e] édition, n° 1374, p. 288.

auteurs, poussant plus loin leur théorie, affirment que le propriétaire doit être considéré, lui aussi, comme exploitant [1], puisqu'il tire profit de l'aéronef comme le locataire. Nous ne partageons plus sur ce point l'opinion de MM. H. et L. Mazeaud car, si le locataire tire profit de l'exploitation de l'aéronef et à ce titre mérite l'appellation d'exploitant, le propriétaire, lui, ne tire pas à proprement parler profit de l'exploitation de l'aéronef, mais bien des droits que lui confère la propriété de l'aéronef. Il existe une différence entre la situation du locataire de l'aéronef qui est directement intéressé aux bénéfices de l'entreprise et la situation du propriétaire qui doit toucher le prix convenu pour la location de l'aéronef, que les résultats de l'entreprise soient bons ou mauvais.

M. Kaftal, se tenant à la lettre de l'article 55, a beau jeu à faire remarquer à MM. Henri et Léon Mazeaud que le législateur a entendu faire une distinction entre l'exploitant et le propriétaire, puisque l'article 55 dispose qu' « en cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables ». Or, pour M. Kaftal, cela ne saurait faire de doute, le propriétaire et l'exploitant tirent tous les deux profit de l'aéronef. Cette constatation l'incite à conclure que le législateur s'est basé sur une autre notion pour distinguer entre le propriétaire et l'exploitant : « Si donc on entend que par exploitant la loi désigne celui qui tire profit de l'aéronef, cette désignation aurait dû s'appliquer aussi bien au

(1) Voir dans un sens opposé : Ripert. Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 288. — M. Le Goff : *Traité théorique et pratique de droit aérien*, n° 593, p. 291.

propriétaire qu'à celui qui a loué l'appareil. Il ne ferait que répéter ce qui a été énoncé par l'article 53 qui, en rendant responsable l'exploitant, englobe certainement, sous cette désignation, non seulement une mais plusieurs personnes. Il est donc nécessaire de faire appel à une autre notion pour définir ou désigner l'exploitant en tant qu'il serait obligé d'assurer la surveillance de l'aéronef ».

MM. H. et L. Mazeaud ont reproché à l'argumentation de M. Kaftal d'être en contradiction avec l'article 49 ainsi libellé : « Au cas de location d'un aéronef, pour plusieurs voyages successifs ou pour une durée déterminée, le commandant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil ».

Cet argument est à double tranchant. Il se retourne contre la thèse soutenue par MM. H. et L. Mazeaud. Car, à s'en tenir aux termes de l'article 49, le législateur semble faire reposer la responsabilité du propriétaire, non pas sur la notion de risque mais sur une idée de garde.

Si les théories défendues par MM. Henri et Léon Mazeaud, d'une part, et M. Kaftal, d'autre part, arrivent à des solutions opposées, nous trouvons à la base la même idée : que le propriétaire et le locataire sont tous les deux exploitants, en ce sens qu'ils participent aux bénéfices de l'entreprise. Mais, tandis que MM. H. et L. Mazeaud s'appuient sur cette considération pour affirmer que le propriétaire et le locataire doivent être considérés, tous les deux, comme exploitants aux termes de la loi de 1924, M. Kaftal en tire argument pour justifier la nécessité d'un autre critérium.

Il semble difficile de considérer le propriétaire de l'aéronef comme exploitant. Ce n'est pas sans raison que le législateur a pris soin de distinguer dans l'article 55, alinéa 1er, entre l'exploitant et le propriétaire. L'article 55, alinéa 2, vient confirmer cette opinion. Si le législateur avait estimé que le propriétaire et le locataire devaient tous les deux être considérés comme exploitants, l'alinéa 2 de l'article 55 n'aurait pas eu sa raison d'être. Pourquoi aurait-il diminué les garanties données à la victime s'il avait jugé que la situation du propriétaire et du locataire était la même vis-à-vis de la victime?

Le législateur a entendu désigner par le terme « exploitant » le locataire de l'appareil. Cette interprétation conforme à la lettre de l'article 55, bien loin d'être en contradiction avec l'esprit de la loi de 1924, en tient le plus grand compte : la loi de 1924 reposant sur une idée de risque, il est normal de faire supporter les conséquences, bonnes ou mauvaises de l'entreprise, à celui qui la fait fonctionner à son profit. Or, dans le cas de location, une seule personne bénéficie de l'entreprise : c'est le locataire. Le propriétaire n'est pas intéressé à la bonne marche de l'entreprise. Il se contente de mettre son appareil à la disposition de l'exploitant pour une durée déterminée et, comme contre-partie du service qu'il rend au locataire, il a le droit d'exiger de ce dernier le prix convenu pour la location.

La double responsabilité établie par l'article 55 à la charge du propriétaire et du locataire correspond plus à des raisons d'ordre pratique qu'à des raisons d'ordre théorique.

On pourrait, il est vrai, reprocher à ce système de ne pas tenir compte de l'article 49. En réalité la disposition de l'article 49 n'est qu'une fiction qui dans l'esprit du législateur était peut-être destinée à servir de base légale à la responsabilité qui incombait au propriétaire aux termes de l'article 52. Normalement, tant que dure la location, le propriétaire n'exerce plus aucune surveillance, aucun contrôle sur son appareil. C'est au locataire, au chef de l'entreprise, qu'il appartient de s'assurer de la bonne marche de l'appareil, de veiller à sa conservation.

M. Constantinoff [1] n'hésite pas à critiquer ainsi l'article : « Il faudrait donc admettre que l'appareil loué reste sous la garde du propriétaire au cas de location et non du locataire. Nous ne saurions admettre une pareille interprétation. Si on la suivait, il faudrait décider que le propriétaire, malgré la location intervenue, continue à donner des ordres au personnel. Ce serait une interprétation absurde, mais la jurisprudence n'a pas encore fait ses preuves. Il conviendrait, selon nous, d'insérer dans les contrats de location d'aéronefs des clauses plaçant le personnel sous l'autorité du seul locataire ».

En résumé, c'est à juste titre que l'article 55 établit une distinction entre le propriétaire et l'exploitant, car seul ce dernier est directement intéressé à la bonne marche de l'appareil et, comme tel, c'est lui seul qui en assumera la garde.

Cette conception d'exploitant fondée sur le risque n'exclut donc pas l'idée de garde. Bien au contraire. Qui est mieux qualifié pour exercer le contrôle d'un

(1) *Le droit aérien français et étranger.*

aéronef que celui qui est directement intéressé à la bonne marche de l'entreprise? L'exploitant, du fait qu'il est responsable des dommages provoqués par ses appareils, cherchera à en assurer le bon fonctionnement.

Le Tribunal Civil de la Seine [1] a jugé que l'Union des Pilotes civils de France devait être considérée comme responsable d'un accident survenu au jeune Cornillon. « Attendu que l'Union des Pilotes civils de France doit être considérée aux termes de la loi du 31 mai 1924, comme l'exploitante de l'avion qui a occasionné le dommage : 1° Parce qu'elle a organisé le meeting ainsi que ses statuts l'y autorisaient en leur article 2; 2° qu'elle a sollicité le concours des pilotes des maisons de constructions aéronautiques, de l'aviation militaire et accepté leur collaboration à la fête; 3° qu'elle a demandé et obtenu les autorisations requises tant du Service de la Navigation aérienne que du Préfet de Police; 4° qu'elle a pris toutes les mesures utiles pour faire assurer le service d'ordre, et l'a payé; 5° qu'elle a établi le programme de la manifestation et donné les instructions nécessaires à son exécution; 6° que, pour la circonstance, elle a contracté à la Compagnie « La Paix » une assurance contre les accidents pouvant être causés aux tiers; 7° qu'elle a fixé et fait payer aux spectateurs un droit d'entrée, encaissant toutes les recettes et réglant toutes les dépenses de cette journée d'aviation; qu'exploitante de l'appareil qui a causé le dommage

(1) Trib. Civ. de la Seine (1re Chambre), 17 février 1930. Revue Juridique Internationale de Locomotion Aérienne, p. 574. Dans le même sens : Trib. Civ. de la Seine, 2 décembre 1930. R. D. A., 1931, p. 297.

à autrui, l'Union des Pilotes est entièrement et de plein droit responsable des suites de l'accident survenu. »

Tous ces motifs invoqués par le Tribunal Civil de la Seine pour déclarer responsable l'Union des Pilotes civils de France se rattachent les uns (de 1 à 5 inclus) à l'idée de garde : l'Union des Pilotes doit être déclarée responsable en tant qu'organisatrice du meeting; les autres (6 et 7), à la notion de profit : l'Union des Pilotes doit être déclarée responsable pour avoir contracté une assurance et perçu les droits d'entrée.

§ III

Responsabilité de l'Exploitant en cas de vol ou d'usage illégitime de l'aéronef

La loi de 1924 ne fait pas allusion à la responsabilité du propriétaire de l'aéronef en cas de vol. En l'absence de dispositions législatives, deux solutions peuvent être envisagées : ou bien essayer de trouver la clef du problème en s'inspirant de l'esprit de la loi de 1924, ou bien avoir recours au droit commun.

La première solution consisterait à raisonner de la façon suivante : l'article 53 édicte une responsabilité de plein droit de l'exploitant. Si le législateur n'a pas traité du vol de l'aéronef, c'est qu'il a estimé qu'il ne devait pas être dérogé au principe du risque qui est consacré par la loi de 1924. En conséquence, l'exploitant serait responsable, à moins qu'il n'arrive à prouver la faute de la victime.

Il ne semble pas qu'on doive s'arrêter à une telle conception. La loi de 1924 est une loi très sévère pour

l'exploitant d'aéronefs. On doit donc chercher à l'interpréter à cet égard d'une façon restrictive, c'est-à-dire à en limiter les effets s'ils n'ont pas été expressément prévus par la loi ou s'ils ne découlent pas nécessairement de son interprétation.

D'autre part, si on se place sur le terrain de l'équité, il parait inadmissible de faire supporter un second préjudice au propriétaire qui peut-être, malgré les précautions dont il a pu s'entourer, a déjà subi un préjudice du fait du vol de son appareil.

C'est pourquoi nous rechercherons la solution de ce problème en nous inspirant des solutions admises par le droit commun. Mais sur ce point les auteurs ne sont point d'accord.

Pour M. Dallant [1], en dehors du cas où la victime serait transportée dans la voiture volée, on ne peut trouver de fondement juridique à la responsabilité du gardien dont la chose a causé un dommage étant aux mains de celui qui l'a soustraite. En effet, poursuit cet auteur, « nous ne voyons pas que cette hypothèse réalise les conditions nécessaires de relation entre la faute et le dommage ».

Cette remarque ne manque pas de force, si l'on estime nécessaire une relation directe entre la faute et le dommage. Mais la majeure partie des civilistes ne partagent pas ce point de vue. Ils diffèrent cependant entre eux quant au fondement sur lequel il convient de faire reposer la responsabilité du propriétaire du véhicule volé.

Pour MM. H. et L. Mazeaud [2], le propriétaire d'une automobile est soumis à une obligation de garde en

(1) Note au Dalloz, 1929.2.95.
(2) H. et L. Mazeaud, *op. cit.* n° 1.168, p. 99.

vertu de l'article 1384. Il a la garde juridique de la chose que MM. H. et L. Mazeaud opposent à la garde matérielle qui appartient au détenteur. D'après ces auteurs, la victime, en cas d'accident provoqué par la voiture, alors qu'elle était aux mains du voleur, sera fondée à invoquer contre le propriétaire de l'automobile volée la présomption de faute de l'article 1384. Même s'il en a perdu la possession, il est présumé responsable des accidents qui pourraient être causés par son automobile. Il ne pourra s'exonérer qu'en invoquant les causes d'exonération conformes au droit commun : la force majeure et la faute de la victime. Quant au voleur, sa responsabilité pourra être mise en jeu conformément à l'article 1382.

On a voulu objecter à MM. Henri et Léon Mazeaud que la cause étrangère (le vol dans la circonstance) devait exonérer le propriétaire. MM. H. et L. Mazeaud font remarquer très justement que si la cause étrangère ne présente pas les caractères de la force majeure : imprévisibilité et irrésistibilité, elle ne saurait libérer le propriétaire; au contraire, si la cause étrangère présente ces caractères, elle constitue purement et simplement un cas de force majeure.

Pour M. Ripert [1], la responsabilité du propriétaire ne doit être engagée que si la victime peut établir un lien de causalité entre la conduite du propriétaire et l'accident, c'est-à-dire lorsqu'elle pourra prouver que la faute du propriétaire a été à l'origine de l'accident. « La présomption de faute de l'article 1384, alinéa 1er, ne repose pas sur le défaut d'accomplissement

(1) Note. Chambre Civile Cass., 21 février 1927. D. 1927.I.97.

d'obligation légale de garder la chose dangereuse que l'on emploie. La responsabilité du propriétaire ou de l'usager ne disparaît pas nécessairement, mais la question à envisager est toute différente; il s'agit tout simplement de savoir s'il y a eu négligence de sa part ayant permis le vol de la chose ».

D'après M. Ripert, l'obligation de garde incomberait donc au voleur. C'est lui qui avait la direction de la machine au moment où l'accident s'est produit. C'est lui qui devra être rendu responsable conformément à l'article 1384. M. Ripert n'exclut pas la responsabilité du propriétaire de l'automobile volée, mais il la fait reposer sur l'article 1382 et en conséquence exige que la victime apporte la preuve de la faute du propriétaire.

Ces diverses tendances que l'on rencontre en doctrine se sont manifestées en jurisprudence. Un arrêt de la Cour de Nîmes [1], après avoir relevé une faute contre le propriétaire de l'automobile, écarte sa responsabilité : Attendu, dit l'arrêt, « qu'il ne suffit pas qu'une faute soit constatée pour qu'elle engage pécuniairement son auteur; qu'il faut qu'il y ait entre elle et le dommage dont la réparation est demandée une relation certaine de cause à effet, qu'on ne saurait se contenter de relever de l'un à l'autre un rapport vague et distant, que le lien de causalité doit être réel et étroit; que la volonté du législateur s'est nettement exprimée à cet égard dans l'article 1151 du Code Civil concernant aussi bien les quasi-délits que les

(1) Cour d'Appel de Nîmes, 19 mars 1928. S. 1928.II.93. Gaz. Pal. 1928.1.710. Dans le même sens : Nancy, 10 juillet 1931. Gaz. Pal. 1931.II.779.

contrats où il exige que le préjudice soit « la suite directe et immédiate de la faute ».

Par contre, la jurisprudence dominante décide que l'exigence d'une relation directe de cause à effet entre le préjudice et la faute « ne s'applique qu'aux dommages-intérêts résultant de l'inexécution des obligations conventionnelles et est étrangère à la matière de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle » [1].

Certaines décisions de jurisprudence font reposer la responsabilité du propriétaire sur l'article 1382 du Code civil. La Cour d'Appel de Caen, dans un arrêt du 12 juillet 1933 [2] a jugé que « le propriétaire dont la voiture a été frauduleusement soustraite dans la rue et qui a été mis dans l'impossibilité d'exercer sur la chose la garde qui lui incombait, ne peut être présumé responsable des dommages dont elle a pu être la cause ». Cette décision permet de penser que si une négligence ou une faute avait été relevée contre le propriétaire de l'automobile volée, la responsabilité de ce dernier aurait pu être mise en jeu conformément aux articles 1382 et 1383 du Code civil. C'est du moins ce qu'a décidé la Cour d'Appel de Besançon [3], le 15 octobre 1928. Il s'agissait d'un accident provoqué par une voiture sortie de son garage à l'insu de son propriétaire. La Cour d'Appel de Besançon déclara le propriétaire responsable de l'accident survenu à un tiers : « Considérant que Della-Chieza a toujours reconnu et reconnaît encore

(1) Cass. Requêtes, 13 juin 1932. Revue Ass. Terr. 1933, p. 229. Dans le même sens : Cass. Civ., 3 mars 1936, 1e partie, p. 109.

(2) Cour d'Appel de Caen, 12 juillet 1933. Gaz. Pal. II, p. 765.

(3) Gaz. Pal. 1929.I, p. 15.

que son garage n'était jamais fermé et que son personnel devait y avoir accès même pendant la nuit, étant, a-t-il déclaré, appelé à sortir et à rentrer des voitures à toute heure, que si les nécessités du service l'obligeaient à tenir son garage continuellement accessible et s'il croyait ne pas pouvoir le fermer à clef, tout au moins devait-il en assurer la garde. »

Plus récemment, le Tribunal Civil de la Seine a rendu une décision de laquelle il résulte que le propriétaire ne devrait plus être considéré comme gardien au cas où il viendrait à être dépossédé de son auto, sans y avoir consenti [1] : Attendu, stipule notamment le jugement, « qu'au moment de l'accident, Rittmann avait été dépossédé de son auto, non pas avec son consentement, mais par le fait, gravement délictueux d'un tiers, et qu'on peut penser qu'il avait cessé d'en être le gardien ».

Suivant d'autres décisions de jurisprudence, le propriétaire même, en cas de vol, devrait toujours être considéré comme gardien. En conséquence, la victime pourrait l'actionner en vertu de l'article 1384 du Code civil. La Cour de Paris, le 5 décembre 1925 [2] a condamné le tiers qui s'était emparé d'une automobile « considérant que le fait que l'accident a eu uniquement pour cause l'imprudence de celui qui conduisait la voiture volée doit nécessairement faire écarter la présomption de responsabilité de celui qui avait la voiture sous sa garde, considérant que cette voiture n'aurait peut-être pas été aux mains d'un tiers si Leprêtre avait été plus diligent dans la sur-

(1) Trib. Civ. Seine, 21 mars 1936. D. Heb. 1936, p. 279.

(2) Cour de Paris, 5 décembre 1925. S. 1926.II.30; D. P. 1929.II.95 et note Dallant; Gaz. Pal. 1926.I.320.

veillance de la voiture. Mais que cette négligence n'a pas été la cause de l'accident dont se plaint Stepinski, parce que l'accident a été causé uniquement par l'imprudence du tiers qui s'était emparé de la voiture; qu'il n'y a donc pas de relation directe de cause à effet entre la négligence reprochée à Leprêtre et le choc qui a occasionné les blessures de Stepinski ».

Les motifs de cet arrêt sont quelque peu contradictoires. Ils relèvent une présomption de responsabilité à la charge du propriétaire alors qu'ils mentionnent par ailleurs que si la faute du voleur n'avait pas été prouvée, le propriétaire aurait été déclaré responsable parce qu'il avait commis une négligence.

En dépit de cette contradiction, l'arrêt de la Cour de Paris semble admettre le point de vue de MM. H. et L. Mazeaud, suivant lequel le propriétaire en cas de vol, conserverait la garde juridique du véhicule volé et pourrait partant être rendu responsable en vertu de l'article 1384.

Ce point de vue a été adopté par le Tribunal Civil de Tours [1]. Pour ce Tribunal, en effet, « le vol d'une voiture abandonnée sur la voie publique ne saurait, à défaut d'autres circonstances, constituer un cas fortuit ou de force majeure exonérant des conséquences de l'accident causé par le véhicule, celui qui, légalement, n'a pas cessé d'en avoir la garde », mais le Tribunal subordonne la responsabilité du propriétaire du véhicule volé à une condition, la preuve par la victime de la faute du voleur. « Toutefois, pour que la responsabilité du propriétaire d'une voiture volée soit

(1) Trib. Civ. de Tours, 6 mai 1936; D. H. 1936. 408.

engagée, il incombe à la victime de démontrer la faute du conducteur de cette voiture. »

Comme on le voit, la jurisprudence demeure divisée sur la question de la responsabilité du propriétaire du véhicule volé, mais cette question sera élucidée dans un avenir très prochain. La Cour de Cassation a été saisie d'une affaire de ce genre dans les circonstances suivantes : le 10 juillet 1931 la Cour de Nancy[1] avait rejeté l'action en dommages-intérêts intentée par les consorts Connot contre le Docteur Franck (propriétaire du véhicule volé) et la Compagnie d'assurances « La Foncière »; à la suite de cet arrêt de la Cour de Nancy, les consorts Connot se sont pourvus devant la Cour de Cassation; la Cour Suprême faisant droit aux prétentions des consorts Connot, a cassé l'arrêt attaqué, attendu, précise l'arrêt de la Chambre Civile[2] « que la garde n'avait pas cessé de lui appartenir (au jeune Franck) et par suite d'appartenir à son père, propriétaire de la voiture en question ».

La Cour de Besançon[3] désignée comme Cour de renvoi repoussant la notion de garde juridique a statué dans le même sens que la Cour de Nancy. Cette affaire sera donc incessamment évoquée devant la Cour de Cassation, toutes Chambres réunies.

En faveur de quelle thèse se prononcera la Cour Suprême? C'est une question délicate à laquelle il est bien difficile de répondre. Sans vouloir préjuger de la décision de la Cour de Cassation, il est permis de supposer que, en raison de la tendance de plus en

(1) Nancy, 10 juillet 1931, Gaz. Pal. 1931.II.779.
(2) Ch. Civ., 3 mars 1936. D. H., p. 193.
(3) Cour d'Appel de Besançon, 25 février 1937, D. H. 182.

plus marquée par la jurisprudence à sauvegarder les intérêts de la victime de l'accident, finalement la thèse de l'article 1384 l'emportera sur celle de l'article 1382.

Section II

CONDITIONS RELATIVES A L'INSTRUMENT DU DOMMAGE

§ I

Sens du terme « aéronef »

Le projet de la Chambre [1] contenait une énumération limitative des appareils qui devaient rentrer dans la catégorie des aéronefs.

Mais le Sénat [2] a jugé préférable de substituer à cette énumération qui aurait dû être complétée par la suite, une définition dans laquelle pourraient rentrer les diverses catégories d'appareils volants susceptibles de faire leur apparition. L'article 1er de la loi de 1924 donne de l'aéronef la définition suivante : « Sont qualifiés aéronefs pour l'application de la présente loi, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs. »

Rentrent dans cette notion les dirigeables et les avions (aéroplanes, hydroaéroplanes, autogyres, hélicoptères) puisqu'ils sont capables de prendre leur vol par leurs propres moyens et de se diriger dans les airs.

---

(1) *Journal Officiel* 1921. Documents parlementaires, Chambre, Annexe n° 2.649, p. 1831 et suiv.

(2) *Journal Officiel* 1923. Documents parlementaires, Sénat, Annexe n° 473, p. 941 et suiv.

Il suffit qu'une seule des conditions prévues par l'article 1er soit réalisée pour qu'un appareil rentre dans cette définition. C'est ainsi qu'un cerf-volant est considéré comme un aéronef, bien qu'il ne soit pas capable de prendre son vol par ses propres moyens [1].

Les planeurs, eux aussi, sont rangés dans la catégorie des aéronefs et cependant ils ne peuvent prendre leur essor d'eux-mêmes — ils doivent être lancés au moyen d'un sweadow ou remorqués par un aéroplane — mais ces appareils une fois lancés dans les airs sont capables de franchir des distances importantes [2].

Cette interprétation de l'article 1er de la loi de 1924 est conforme à l'énumération donnée par la Convention de 1919 des appareils rentrant dans la catégorie des aéronefs. Aux termes de l'annexe D de la Convention de 1919, « le terme aéronef comprend les ballons captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les aéroplanes ».

---

(1) Voir dans ce sens : M. A. Kaftal, article déjà cité, p. 698.

(2) Trib. Corr. Vitry-le-François, 20 octobre 1932, Gaz. Pal. 1932.II.820 : « Attendu qu'un appareil de vol à voile, s'il n'est pas capable de s'élever par lui-même, peut permettre d'effectuer des vols de plus ou moins d'importance, de circuler pendant un laps de temps plus ou moins long; qu'il ressort des propres déclarations du prévenu que les pilotes adroits et expérimentés sont parvenus à couvrir, à leur bord, de longues distances...

« Attendu qu'un appareil de vol à voile est susceptible de circuler librement dans les airs; qu'il remplit ainsi l'une des conditions suffisantes à elle seule et prévue par l'article 1er pour être soumis à la législation sur la navigation aérienne, etc... »

Cette décision du Tribunal de Vitry-le-François a été confirmée par un arrêt de la Cour de Paris en date du 18 juillet 1932 (G. Pal. 1932.II.829) et un arrêt de la Cour de Cassation en date du 30 novembre 1935 (Gaz. Pal. 1935.II.894). Opinion conforme de M. A. Kaftal. Rev. Trim. Droit Civil, p. 698 et 699.

Par contre les parachutes ne doivent pas être considérés comme des aéronefs au sens de l'article 1er de la loi de 1924, mais comme des objets se détachant de l'aéronef.

Ils ne réalisent aucune des conditions exigées par l'article 1er de la loi de 1924, leur rôle se bornant à ralentir la vitesse de la chute des corps dans l'espace.

§ II

Sens de l'expression « en évolution »

L'expression « en évolution » a donné lieu à des interprétations diverses. A partir de quel moment un appareil est-il en évolution? A partir de quel moment cessera-t-il d'être en évolution? Les aéronefs, en effet, se déplacent souvent à la surface du sol, soit avant le départ pour gagner la piste ou pour prendre leur vol, soit à l'atterrissage pour regagner leur hangar. Les règles exceptionnelles prévues par le législateur de 1924 devront-elles s'appliquer, dès lors que l'aéronef roule sur le sol?

Les avis sur cette question sont partagés. Pour M. Besson [1] les évolutions d'un aéronef ne commencent qu'à partir du moment où il a quitté le sol. Si un accident vient à se produire quand l'avion roule sur le sol, c'est l'article 1384 du Code civil qui devra s'appliquer. Une pareille interprétation aboutit à exclure du champ d'application de la loi de 1924 tous les accidents qu'est susceptible de provoquer un

(1) La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, p. 221.

aéronef roulant à la surface. Or, c'est précisément à ce moment que les aéronefs présentent le plus de dangers pour les tiers.

MM. Henri et Léon Mazeaud font la distinction suivante : « Lorsque le mouvement de l'appareil est le début ou la fin d'un vol — départ de l'avion, atterrissage — la loi de 1924 doit jouer, parce que ce mouvement est intimement lié au vol et parce que les dangers sont particulièrement redoutables au départ ou à l'atterrissage. Mais si l'appareil se déplace sur le sol pour un autre motif — par exemple appareil qui sort de son hangar et va gagner la piste d'où il prendra le départ, appareil qui, après avoir atterri, fait le tour du terrain — l'aéronef est en tous points semblable à une automobile; l'article 1384, alinéa 1er, seul peut donc jouer » [1].

Cette distinction est assez séduisante, mais ne présente-t-elle pas l'inconvénient de restreindre quelque peu arbitrairement la portée des mesures de protection que le législateur de 1924 a prises à l'égard des tiers?

M. Kaftal [2] préconise une interprétation plus large du terme « évolution ». D'après cet auteur, dès lors que l'aéronef se déplace par ses propres moyens, la loi de 1924 est susceptible de recevoir application. Il en serait différemment, si l'aéronef venait à provoquer un accident, alors qu'il est au repos ou qu'il est mu par une force qui lui est étrangère. Dans ce dernier cas, mais ce dernier cas seulement, ce serait les

(1) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 181, p. 292.

(2) A. Kaftal. Revue trimestrielle de Droit Civil, Année 1933, p. 700.

règles de la responsabilité du fait des choses inanimées qui devraient recevoir application.

La Cour de Cassation a eu l'occasion de faire connaître le sens qu'elle attribuait à cette expression, lors de l'accident mortel dont fut victime le docteur Coydon de la part de Ramey, élève-pilote. L'élève-pilote Ramey et les directeurs d'école Schmeltz et Caudron avaient été successivement acquittés par le Tribunal Correctionnel d'Abbeville et la Cour d'Amiens. « Attendu, mentionne l'arrêt de la Cour d'Amiens, que Ramey ne peut être regardé comme ayant pris le départ ou atterri sur le rivage où s'est produit l'accident; il roulait simplement pour gagner le terrain d'évolutions, en vue d'un vol possible. Or, on ne peut considérer un avion prenant le départ qu'au moment où il a accéléré son allure pour acquérir la vitesse nécessaire à son décollement et la manœuvre exécutée par Ramey le 29 août 1928 était intimement liée à la marche du convoi dont il faisait partie. »

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation [1] cassa l'arrêt de la Cour d'Amiens « attendu que le pilote prend le départ, au sens de l'article 24 sus-visé, à partir du moment où l'hélice entrant en action, l'aéronef commence par ses propres moyens à rouler sur le sol, qu'il suit de là qu'en refusant de faire application aux prévenus des dispositions des articles 24 et 26 sus-visés, l'arrêt attaqué a commis une violation de la loi ».

(1) 6 mars 1931. D. H. 1931.I.205; Gaz. Pal. 1931.1.531; dans le même sens Cour de Douai, 5 avril 1932 Gaz. Pal. 1932.1.834.

Dans son rapport [1], M. le Conseiller Bourgeon précise comme suit le point de vue de la Cour Suprême : « On ne saurait sérieusement le contester, l'avion qui circule sur le sol, par ses propres moyens, sa force motrice — qui est considérable — en action, et son hélice — particulièrement dangereuse — en mouvement, fait encourir aux personnes qu'il rencontre ou atteint les risques les plus redoutables, risques infiniment plus graves encore que ceux de l'automobile ordinaire, puisque ces appareils, qui sont faits pour voler sur le sol, ne sont pourvus ni d'appareils avertisseurs, ni de freins et qu'ils ne permettent pas au pilote sur terre de voir facilement devant lui. »

Ainsi, la Cour de Cassation appelée à trancher cette importante question, très controversée en doctrine, l'a fait dans le sens de l'interprétation préconisée par M. Kaftal.

***

Dans l'article 24 de la loi du 29 mai 1924, le législateur a employé le terme évolution dans un sens différent.

Aux termes de l'article 24, « les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec une autorisation donnée par le Préfet après avis du Maire ».

Ici, évolution est pris comme synonyme d'exercices spectaculaires [2].

---

(1) Revue Générale de Droit Aérien, p. 562 et suiv.

(2) Voir dans ce sens décision Trib. Corr. Vitry-le-François, 20 octobre 1932, Gazette du Palais II, p. 820. — Cour d'Appel de Grenoble, 22 juillet 1933, Gazette du Palais 1933.II.823.

Section III

CONDITIONS RELATIVES AU DOMMAGE

Il convient d'envisager de quelles sortes de dommages les tiers peuvent être victimes de la part des aéronefs. Jusqu'ici nous n'avons guère fait allusion qu'à des dommages provoqués par un accident brutal d'aviation, au cas par exemple où un avion, en s'abattant sur le sol, écrase un piéton ou met le feu à un corps de bâtiments. Mais ces dommages, pour être les plus importants, ne sont pas les seuls susceptibles de léser les tiers. Ceux-ci peuvent encore avoir à se plaindre, du jet de marchandises, de l'atterrissage d'un avion sur une propriété privée, et enfin de troubles occasionnés par le passage répété d'avions sans qu'aucun fait anormal ne vienne à se produire. C'est l'étude de cette dernière question qui retiendra tout d'abord notre attention, parce qu'elle constitue l'un des aspects du conflit qui devait, au début de la navigation aérienne, opposer l'aviateur et le terrien dans la délimitation de leurs droits respectifs. Il est donc nécessaire de rappeler dans quelles circonstances la jurisprudence a été amenée à reconnaître le droit de survol des propriétés privées.

§ I

Du survol des propriétés

a). — Conflit entre les droits des Propriétaires et des Aviateurs
Reconnaissance du droit de survol

L'article 552, alinéa 1er, du Code civil est ainsi conçu : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous » [1].

Aussitôt que les premiers aéronefs eurent sillonné les airs, les juristes ont cherché à concilier le droit de survol avec les dispositions de l'article 552. La notion de propriété s'étendant jusqu'à la verticale était insoutenable, car le droit de propriété étant le droit le plus absolu qui soit suppose un objet strictement déterminé, aux contours bien arrêtés. En outre, refuser de reconnaître cette situation nouvelle créée par le développement de l'aviation aurait été de la part des juristes un aveu d'impuissance. Or, le droit n'est pas une science figée. C'est une science vivante qui a le devoir de tenir compte des activités nouvelles. Les juristes devaient donc s'efforcer de trouver une solution qui, tout en sauvegardant les intérêts légitimes des propriétaires du sol et en respectant l'article 552 toujours en vigueur, permettrait aux aviateurs d'évoluer librement à travers l'atmosphère.

---

(1) Cette règle est la traduction en langue française de la maxime bien connue de nos anciens auteurs : *Cujus solum, ejus coelum.* Voir à ce sujet un article de M. A. de Geouffre de La Pradelle, Revue Générale de Droit Aérien 1932. Tome I. De l'origine de la maxime *Cujus Solum ejus coelum.*

Nous n'exposerons pas toutes les théories proposées alors. Ceci dépasserait le cadre de notre sujet. Il nous suffira de rappeler la théorie de M. Fauchille [1] qui eut un grand retentissement à son époque. M. Fauchille divisait l'espace aérien en trois zones. La première pouvant s'élever jusqu'à trois cent trente mètres — hauteur de la plus haute construction du moment — restait la propriété du propriétaire de la surface; la seconde zone de trois cent trente mètres à cinq mille mètres était ouverte à la circulation aérienne; la troisième zone au-dessus de cinq mille mètres était impropre à la circulation aérienne, parce que l'air y était réputé irrespirable. Cette théorie, dans les débuts de l'aviation, a exercé plus que n'importe quelle autre une grande influence sur les décisions de jurisprudence reconnaissant aux aviateurs le droit de libre circulation dans l'espace aérien [2], mais comme les autres théories qui ont trait à ce sujet, elle présente un caractère trop absolu et par là même quelque peu arbitraire. Pourquoi un aviateur serait-il condamné civilement, parce qu'il est descendu au-dessous d'une certaine hauteur, s'il n'a causé aucun dommage? Dans la réalité, la circulation aérienne se serait mal accommodée d'une solution aussi rigide.

Pour répondre aux nécessités nouvelles créées par la navigation aérienne, il n'était pas besoin de bouleverser les textes du Code civil. Sans doute, l'article 552 du Code reconnaît-il au propriétaire du sol la pro-

---

(1) Annuaire de l'Institut de Droit International 1906, p. 293.

(2) Voir note H. Lalou sous décision du Trib. Civ. de la Seine du 10 juin 1914. D. P. 1914.II.193.

priété du dessus, comme la propriété du dessous. Mais, si les rédacteurs du Code ne pouvaient prévoir le problème qui serait posé, un siècle plus tard, par le développement de la navigation aérienne, du moins avaient-ils précisé quelle portée ils entendaient donner à l'article 552. L'alinéa 2 du même article dispose, en effet : « Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations, les constructions, sauf les exceptions prévues au titre des servitudes, etc. »

Ce second alinéa précise le sens qu'il convient de donner au premier. Il signifie que les rédacteurs du Code considèrent les plantations, les constructions comme une manifestation normale du droit de propriété des terriens sur l'atmosphère. Du reste les travaux préparatoires du Code semblent renforcer cette opinion. Portalis écrit dans l'exposé des motifs du Code : « Nous avons posé le principe que la propriété du sol emporte la propriété du dessous et du dessus; nous en avons conclu que le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il jugera convenables ». Le rapport du tribun Faure précise de la façon suivante le sens qu'il convient de donner à cette maxime : « Une règle trop ancienne et trop constante pour n'être pas bien connue, c'est que le propriétaire du sol peut planter et bâtir au-dessus, creuser au-dessous, en un mot élever ou creuser à telle hauteur ou profondeur qu'il lui plaît ».

Il semble donc bien que le Code Civil lui-même, tout individualiste qu'il soit, n'ait reconnu aux terriens un droit de propriété sur l'atmosphère que dans la mesure où ils seraient à même de l'exercer. Il a même prévu des exception au titre des servitudes pour des raisons d'utilité sociale. D'autre part, les

auteurs du Code pouvaient difficilement prévoir à cette époque qu'un jour des oiseaux géants créés par la main de l'homme emprunteraient la voie des airs.

C'est pourquoi la jurisprudence, en décidant que le principe suivant lequel la propriété du sol emporte effectivement la propriété du dessus doit se restreindre à la seule hauteur utilisable par le propriétaire, a fait une judicieuse interprétation de l'article 552 du Code. Le législateur de 1924 a du reste ratifié cette interprétation. L'article 19, alinéa 1er, dispose en effet : « Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français, sous réserve des dispositions de l'article 8 ci-dessus ».

Mais ce droit de survol reconnu aux navigateurs aériens devait entrainer des conflits entre aviateurs et terriens. Tantôt les terriens essaieraient d'entraver la libre circulation d'appareils dans les airs [1], tantôt les aviateurs seraient une cause de troubles pour les habitants de la surface.

b) — Les dommages occasionnés par le simple survol doivent-ils donner lieu a réparation? Notion de normalité de l'acte

Le bruit d'appareils évoluant à faibles altitude peut être une source de troubles pour les terriens. Il peut faire fuir le gibier, dépeupler les étangs de leurs poissons, effrayer les animaux domestiques, distraire le personnel de son travail. Il s'agira le plus souvent de troubles dans la jouissance. Mais les évolutions d'aéronefs peuvent même provoquer

(1) Affaire Clément Bayard c/ Coquerel, D. P. 1913.2.181.

indirectement des accidents; tel sera le cas d'un attelage s'emballant au bruit d'un moteur d'avion.

Si les tribunaux se sont toujours refusé [1] à interdire aux aéronefs le survol des propriétés, par contre ils ont reconnu au propriétaire le droit de se faire indemniser des troubles, même des simples gênes, occasionnés par les évolutions des aéronefs.

Avant la loi de 1924, la jurisprudence, très libérale quant à l'existence et à la nature du dommage, exigeait, pour reconnaître les droits du tiers lésé à une indemnité, que celui-ci ait apporté la preuve d'une faute à la charge de l'exploitant d'aéronefs. C'est ainsi qu'une décision du Tribunal Civil de la Seine prend soin de relever une faute à la charge de l'aviateur : « Attendu que tous ces faits qui sont constitutifs de faute sont dommageables au premier chef » [2]. Une autre décision intervenue dans les mêmes temps omet de mentionner l'existence de la faute, mais M. H. Lalou [3] ne met pas en doute que le tribunal ait jugé répréhensible la conduite de l'aéronaute.

Ces décisions ont suscité des critiques. On n'a pas manqué de souligner le caractère le plus souvent artificiel de la faute reprochée à l'aviateur. On a fait notamment grief à cette jurisprudence de s'appuyer sur l'article 1382 du Code Civil, alors qu'en réalité elle aurait fait application de la responsabilité objective. M. Tissot écrit à ce sujet : « Le fait du

---

(1) Trib. Civ. de la Seine, 6 juillet 1912, D. P. 1913.II.117. Note H. Lalou. R. J. I. L. A. 1912, p. 282. Voir à ce sujet M. Le Goff : *Traité théorique et pratique de droit aérien* n° 326, p. 177.

(2) Trib. Civ. de la Seine, 10 juin 1914. D. P. 1914.II., p. 193.

(3) Note sous arrêt précité du 6 juillet 1912.

survol qui, lui-même, est licite et constitue l'exercice d'un droit devient fautif, alors qu'il cause le moindre préjudice à autrui... Ce qui constitue la faute d'après le Code, c'est la conduite de l'aviateur, lorsqu'elle s'écarte de la diligence moyenne qu'on est en droit d'exiger de chacun. Or, quelle faute peut-on reprocher aux aviateurs qui survolent le terrain d'autrui? » Mais la notion de normalité, ingénieusement présentée par M. Tissot [1], en ce qui concerne la navigation aérienne, n'est pas elle-même à l'abri de toute critique. Il ne sera pas toujours aisé de déterminer cette « diligence moyenne » dont l'aviateur ne devrait pas se départir. La comparaison de la conduite d'un aviateur dans tel ou tel cas avec la conduite qu'aurait eue un aviateur faisant preuve d'une « diligence moyenne » ne sera pas facile à établir. Il est rare, en effet, que deux accidents se reproduisent exactement dans les mêmes conditions. En raison de l'imprécision de la notion de normalité, il est à craindre qu'une trop large place ne soit laissée à l'arbitraire du juge. D'autre part, cette critique adressée à la jurisprudence en vigueur avant la loi de 1924 ne tient peut-être pas suffisamment compte de la nécessité dans laquelle se trouvaient les tribunaux d'avoir recours à l'article 1382 du Code pour motiver leurs décisions.

En substituant le risque à la faute comme fondement de la responsabilité, le législateur de 1924 a dispensé la jurisprudence de se livrer à l'examen de la conduite du navigateur aérien. Désormais, les

(1) J. Tissot : *De la responsabilité en matière de navigation aérienne.* Thèse, Paris 1925, p. 181.

aviateurs seront de plein droit responsables de tous les dommages que cause leur activité. Mais, pour M. Tissot, l'application de ce principe « fait trop bon marché du droit qu'ont les aviateurs de voler librement dans les airs ». Aussi, pour en atténuer la rigueur, cet auteur fait-il appel à la notion de normalité de l'acte [1]. L'exploitant d'aéronefs ne pourrait être rendu responsable des dommages causés par ses appareils que s'il a agi dans des circonstances anormales pour son époque et pour son milieu. « Les propriétaires ne seraient donc responsables que du trouble ou de la gêne qui dépassent la mesure des inconvénients qu'il est ordinaire de supporter dans de tels voisinages — voisinages d'aérodromes. Ainsi ils ne répondraient pas des dommages minimes tels que celui causé par le bruit des moteurs. Ils devraient réparer seulement les dommages excessifs, ceux qui interdiraient aux propriétaires terriens le libre exercice de leurs droits ». M. Tissot ajoute que le législateur de 1924 a fait application de la notion de normalité de l'acte en décidant dans l'article 19, alinéa 2 : « Toutefois, pour un aéronef, le droit de survoler des propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire. »

Il est évident que, de nos jours, ces dommages sont beaucoup moins fréquents que dans les débuts de la navigation aérienne. Ce phénomène tient à des raisons d'ordre technique et psychologique. Les avions peuvent tenir l'air beaucoup plus longtemps. Aussi les atterrissages forcés et les survols de propriété à

(1) Thèse précitée, p. 186 et suiv.

basse altitude se font-ils de plus en plus rares. D'autre part, les avions ne prennent le départ que sur des aérodromes dont les dimensions sont assez vastes pour leur permettre d'avoir atteint une hauteur suffisante quand ils survoleront les propriétés privées. Au cas où ces dimensions se révéleraient insuffisantes, le législateur [1] a prévu la possibilité pour le Ministre de l'Air et certaines collectivités d'organiser un réseau de servitudes destinées à dégager les abords des aérodromes.

Tous ces faits contribuent à diminuer dans une notable proportion ce genre de dommages. D'un autre côté, les terriens se sont accoutumés à entendre ces appareils. Aussi des propriétaires obtiendraient-ils difficilement des dommages-intérêts, comme cela s'est produit à l'époque héroïque de l'aviation, en invoquant la perte de temps dont serait cause pour le personnel le passage répété d'avions. Il est probable que viendra un temps où, le sens de l'air étant entré dans les mœurs, on ne prêtera pas plus d'attention aux évolutions des aéronefs dans les airs qu'à l'heure actuelle au passage d'automobiles sur une route nationale.

Si les inconvénients de voisinage résultant de la navigation aérienne ont tendance à diminuer ce n'est pas, semble-t-il, une raison suffisante pour laisser sans réparation une catégorie de dommages encore susceptibles de se produire. Lors de la discussion de

---

(1) Loi du 4 juillet 1935 sur les Servitudes aériennes. *Journal Officiel* du 9 juillet 1935, p. 7.324. Voir à ce sujet un article de M. Le Goff. Revue Générale de Droit Aérien, p. 193 et suiv. — Joncour : *Des Servitudes établies en faveur de la navigation aérienne*. Thèse, Rennes 1936.

la Convention de Rome, M. Ripert[1] signalait à ce sujet le cas d'un propriétaire. Ce dernier venait d'intenter une action en dommages-intérêts contre une Compagnie de navigation italienne, la rendant responsable d'avoir fait fuir le gibier en passant régulièrement sur ses terres.

Suivant le système de la normalité de l'acte, le propriétaire ne serait pas en droit d'obtenir des dommages-intérêts, alors même qu'il serait prouvé que le bruit du moteur lui aurait causé un préjudice. Pour M. Tissot, en effet, les aviateurs ne devraient pas « répondre des dommages minimes tels que ceux causés par le bruit des moteurs ». Et cependant les actions portées devant les tribunaux peuvent se multiplier du fait du développement des lignes d'aviation commerciale. Pourquoi ce qui était illicite à une époque donnée serait-il devenu licite par la suite? Pourquoi des dommages de ce genre, parce qu'ils seraient devenus normaux, ne devraient-ils plus donner lieu à réparation, alors que les exploitants d'aéronefs ont plus de facilité pour les éviter?

L'adoption du critérium de la normalité par la jurisprudence arriverait à rendre la responsabilité des exploitants d'aéronefs moins rigoureuse, sous l'empire de la loi de 1924, qu'elle ne l'était lorsque la jurisprudence appliquait en cette matière les articles 1382 et 1384 du Code Civil.

Pareille interprétation serait contraire à l'esprit de la loi de 1924. Le législateur de 1924 a appliqué la théorie du risque créé et nulle part on ne relève

---

(1) Cf. *Infra*, p. 146.

dans la loi une distinction quelconque suivant le genre de dommages [1].

D'autre part, elle est en opposition avec le concept de l'abus du droit auquel la jurisprudence a fait si souvent appel au cours de ces dernières années. Le droit de propriété lui-même, tout absolu qu'il soit, n'en comporte pas moins une limitation, celle de ne pas empiéter sur les droits d'autrui. En définitive, il appartiendra au juge du fait de se prononcer. « La solution, écrivent MM. Henri et Léon Mazeaud [2], semble fort rigoureuse pour les exploitants d'aéronefs et susceptible d'empêcher le développement de la navigation aérienne; il n'en est rien, car si le propriétaire gêné est dispensé de prouver la faute, il ne l'est pas d'établir le préjudice et il appartiendra aux tribunaux de ne prononcer une condamnation que dans les seuls cas où la gêne éprouvée aura été telle que le préjudice sera vraiment effectif. Cette solution est conforme à l'esprit qui gouverne l'article 19, alinéa 2 ».

§ II

De l'atterrissage

a) — Droit du propriétaire du sol a des dommages-intérêts

Le législateur, dans l'article 24, interdit aux aviateurs d'atterrir sur d'autres terrains que des aérodromes. L'article 24 est ainsi rédigé : « Hors le

(1) Voir dans ce sens H. et L. Mazeaud, *op. cit.* n° 1.385. — A. Kaftal. Revue trimestrielle de Droit Civil, année 1933, p. 702.

(2) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1.385, p. 295. Voir dans le même sens A. de Geouffre de Lapradelle. Revue Générale de Droit Aérien. Tome I, Année 1932, p. 323.

cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir ou prendre le départ que sur des aérodromes publics ou ouverts au public ». L'article 52 prévoit des sanctions contre les aviateurs qui transgresseraient cet ordre.

Ce sont là des mesures de police. Si la force majeure est prise en considération au point de vue pénal, elle ne constitue pas une cause d'exonération au point de vue civil. De ce point de vue, l'aviateur est responsable en vertu de l'article 53.

Que décider en cas d'atterrissage sur des terres incultes, si l'atterrissage n'a causé aucun préjudice matériel au propriétaire du sol? Ce dernier sera-t-il fondé à réclamer des dommages-intérêts?

Il suffira au propriétaire du sol de se prévaloir du préjudice moral que constitue pour lui la violation du droit de propriété pour avoir droit à des dommages-intérêts. Si les droits du propriétaire ont été limités sur l'atmosphère, il convient qu'à la surface le droit de propriété ne soit entravé d'aucune servitude, sauf celles organisées par le législateur. C'est l'opinion de M. Ripert [2] et il y a tout lieu de croire que la jurisprudence accorderait dans ce cas des dommages-intérêts.

Au cas où un aéronef atterrirait sur un aérodrome exempt de toute servitude, la même solution s'imposerait.

b) — Mesures conservatoires que peut prendre le propriétaire du sol

Si le propriétaire du sol a le droit d'obtenir réparation quand sa propriété est violée, il n'a pas le droit

(1) Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 288.

de se faire justice lui-même en exerçant un droit de rétention sur l'appareil. L'article 25 dispose en effet : « Le propriétaire ne peut s'opposer au départ ou à l'atterrissage d'un aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée sauf le cas prévu au § 3 de l'article 19 ».

Le législateur a voulu empêcher le propriétaire d'exercer un droit de rétention. La reconnaissance de ce droit au propriétaire constituerait une entrave à l'exercice de la navigation aérienne. Par contre, il n'augmenterait pas notablement les garanties des tiers. Quand un atterrissage se produit, le propriétaire du sol, s'il veut sauvegarder ses droits, a toujours la possibilité d'identifier le propriétaire ou l'exploitant en procédant à la vérification des livres de bord. Le propriétaire ou l'exploitant qui sera le plus souvent une société commerciale, présentera de grandes garanties de solvabilité. Du reste les améliorations apportées à l'infrastructure des appareils et la multiplication des aérodromes contribueront à rendre ce genre d'accidents de plus en plus rare.

Cependant l'article 19, § 3, a prévu une exception : « En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger, tous les agents chargés par l'alinéa 2 de l'article 75 de l'exécution de la présente et spécialement le maire de la commune d'atterrisage pourront faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, de façon à donner au juge de paix le temps d'accéder aux lieux et d'établir le montant des dommages ».

Sans doute, même dans ce cas, le législateur exige-t-il que le propriétaire s'adresse à l'autorité publique pour retenir l'appareil, mais pratiquement il sera

aussi facile au propriétaire de s'opposer au départ de l'appareil que s'il exerçait lui-même un droit de rétention.

Ces mesures conservatoires, pour justifiées qu'elles soient, ne peuvent qu'entraver le développement de l'aviation. C'est pourquoi la Convention de Rome qui a trait à « l'Unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs » s'est efforcée d'exempter de la saisie conservatoire le plus grand nombre d'aéronefs possible (article 3) et, dans tous les cas où celle-ci serait indispensable pour la sauvegarde des intérêts des terriens, d'en accélérer la procédure (articles 4, 5 et 6) [1].

§ III

Du jet d'objets

Le navigateur aérien peut se débarrasser d'objets en plein vol, sans que sa responsabilité pénale ne soit engagée : Le législateur autorise le jet du lest réglementaire [2]. En outre, le navigateur aérien peut, sans être soumis aux rigueurs du droit pénal, se débarrasser de tous les objets qui sont à bord de l'appareil, si le jet est indispensable au salut de l'aéronef.

Par contre, si un terrien vient à subir un dommage à la suite du jet de marchandises quelconques, le navigateur aérien sera toujours déclaré responsable

---

(1) Revue Générale de Droit Aérien. Tome II, année 1933, p. 885.

(2) Aux termes de la Convention de 1919, ce lest comporte le sable et l'eau.

civilement, à moins que — ce qui se produira très rarement dans cette hypothèse — la victime ne soit en faute.

Cette solution rigoureuse pour l'exploitant montre jusqu'à quel point le législateur s'est soucié de protéger les tiers. Cette remarque prend encore plus de relief si l'on considère que l'article 44 décide qu'en cas de jet de marchandises « aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expéditeur, à raison de cette perte de marchandises ».

L'étude du fondement de la responsabilité nous a donné l'explication de cette différence de traitement que le législateur a établie entre le tiers et l'expéditeur : l'expéditeur a accepté le risque de la navigation aérienne, tandis que le tiers est demeuré complètement étranger à l'aviation jusqu'au moment où un dommage lui a été causé [1].

Section IV

QUE FAUT-IL ENTENDRE PAR TIERS ?

Qui doit bénéficier des dispositions prises par le législateur de 1924? L'article 53 donne la réponse à cette question. Ce sont les « tiers ». Le sens de cette expression, dans le cadre de la loi de 1924, peut sembler assez clair pour dispenser de toutes explications. Cependant il est nécessaire d'apporter quelques éclaircissements et de préciser la portée de cette expression.

(1) Cf. *Supra*, p. 43.

§ I

Les spectateurs d'un meeting ou ceux qui se trouvent sur un aérodrome sont-ils des tiers ?

On s'est parfois montré hostile[1] à ce que les spectateurs d'un meeting, et en général tous ceux qui pénètrent sur un terrain d'aviation, bénéficient des dispositions de faveur prises par la loi de 1924 à l'égard des terriens. Ceux-ci, en effet, en se rendant sur un terrain d'aviation, auraient connaissance des dangers auxquels ils s'exposent. Cette interprétation est critiquable au point de vue théorique. Conscience de risque n'est pas synonyme d'acceptation de risque. D'autre part, une pareille restriction pourrait exercer les plus fâcheuses répercussions sur le développement de la navigation aérienne en écartant des terrains d'aviation ceux qui en seraient les habituels spectateurs.

Du reste, aucun doute n'est possible à ce sujet; le législateur ne faisant aucune distinction, tous les terriens, qu'ils soient en dehors ou à l'intérieur d'un aérodrome, sont appelés à bénéficier de la loi de 1924.

C'est dans ce sens que s'est prononcée la jurisprudence. Dans le cas de l'accident survenu au jeune Cornillon[2], alors qu'il assistait en spectateur à un meeting d'aviation, le Tribunal Civil de la Seine a déclaré l'Union des Pilotes civils, organisatrice de la

---

(1) Voir dans ce sens article de M. Wladimir Mandé. Droit Aérien, 1931.

(2) Trib. Civ. de la Seine, 17 février 1930. Revue juridique internationale de locomotion aérienne, p. 574.

réunion, responsable en vertu de l'article 53 de la loi de 1924. Le même tribunal a jugé les organisateurs d'un meeting de plein droit responsables d'un accident survenu à un cinématographe qui avait pénétré sur la piste pour accomplir sa mission [1].

§ II

Les aéronefs qui ne sont pas en évolution doivent-ils être considérés comme des tiers au sens de la loi de 1924 ?

Les dispositions prévues par la loi de 1924 en faveur des tiers sont-elles applicables aux aéronefs qui se trouvent immobiles à la surface ou qui ne sont pas « en évolution » ? Si on s'en tenait à la lettre de l'article 53, on serait tenté de répondre à cette question par la négative. En effet, l'article 53 parle des tiers par opposition aux exploitants d'aéronefs. Tous les tiers seraient donc nécessairement des personnes à la surface et les dispositions de l'article 53 ne devraient pas s'appliquer aux appareils au repos. Cependant il ne paraît guère possible d'adopter cette interprétation en présence de l'article 52, le législateur ne renvoyant aux règles de droit commun qu'au cas où un dommage a été causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution. L'article 52 dispose, en effet : « Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du propriétaire est réglée conformément au droit commun ».

(1) Trib. Civ. de la Seine, 2 décembre 1930. R. D. A. 1931, p. 297.

Ceci ne saurait surprendre, si l'on veut bien se rappeler que l'un des motifs qui ont incité le législateur à appliquer la théorie du risque est l'inégalité de situation existant entre l'aviateur et le terrien [1]. Or, l'appareil au repos et le tiers sont dans la même situation par rapport à l'aéronef en évolution.

§ III

DROIT DU SAUVETEUR A UNE INDEMNITE

Il nous faut envisager une hypothèse un peu spéciale, celle où un individu est blessé au cours d'un sauvetage d'aéronef. Le sauveteur est particulièrement digne d'intérêt. Il a agi dans un but altruiste, s'exposant volontairement au risque d'être victime de son dévouement. Le tribunal de Perpignan a eu à connaître d'une espèce de ce genre dans les circonstances suivantes : Corcoll travaillait dans un champ, lorsque, tout près de lui, un avion de la Compagnie Latécoère tomba en flammes. Corcoll, dans un geste spontané, se porta au secours du pilote qu'il dégagea des débris de l'appareil. Il parvint même à soustraire aux flammes un chargement de dépêches, mais en accomplissant son acte de sauvetage il fut brûlé à la face. A la suite de cet accident, Corcoll intenta une action en dommages-intérêts contre la Compagnie Latécoère devant le tribunal de Perpignan qui se déclara incompétent. L'affaire, après avoir été évoquée devant la Cour de Montpellier et la Cour de Cassation, revint devant ce même tribunal qui condamna la Compagnie Latécoère à verser une indemnité à

(1) Cf. *Supra*, p. 42.

Corcoll. Le tribunal fit droit aux prétentions du demandeur : « Attendu qu'il y avait un lien de causalité entre les évolutions de l'aéronef et les blessures de Corcoll » [1]. En motivant ainsi son jugement le tribunal était sans doute préoccupé par la question de compétence; en effet, il n'y a pas de lien de causalité entre l'accident d'aviation et la conduite de Corcoll. La véritable cause est le geste généreux de Corcoll qui s'est précipité pour sauver l'équipage, alors qu'il aurait pu assister impassible à l'accident, sans encourir de danger.

On a parfois tenté de trouver d'autres explications. « Dans certaines espèces favorables, les juges ont essayé de démontrer que l'intervention des tiers n'avait eu lieu que sur l'invitation expresse du maître ou bien que celui-ci, sans avoir sollicité le secours d'autrui, avait cependant accepté, tout au moins de manière tacite, celui du demandeur; il y aurait un contrat entre les parties » [2].

Ce contrat qui se formerait, au moment de l'accident, entre le maître et le sauveteur est une explication qui ne vaut guère mieux que la précédente. Le plus souvent, le sauvetage se fera, à l'insu du maître de la chose, sans que celui-ci n'ait rien pu tenter pour le provoquer.

Les critiques apportées aux explications qui précèdent font ressortir qu'il s'agit d'une gestion d'affaires. Le sauveteur, avons-nous dit, a agi spon-

---

(1) Voir la note de M. Picard parue à la suite de l'arrêt de la Cour de Cassation et du jugement du Tribunal de Perpignan. Revue Générale des Assurances terrestres, janvier-février 1931, p. 91.

(2) Marg. Haller : *De l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation*, p. 100.

tanément et, le plus souvent, à l'insu du maître de la chose.

Quand, en plus, le sauveteur aura obtenu un résultat utile, il s'agit, à n'en pas douter, d'un cas nettement caractérisé de gestion d'affaires.

Que décider quand le sauveteur n'aura pas obtenu un résultat utile? Il serait à souhaiter que la jurisprudence, faisant céder les règles du droit devant l'équité, donne au sauveteur, même dans ce cas, une action fondée sur la gestion d'affaires qui lui permette d'obtenir des dommages-intérêts du maître de la chose.

Section V

CONDITIONS DE PROCEDURE

§ I

Compétence « ratione loci »

De droit commun en matière personnelle, l'action en responsabilité doit être portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident (article 59 du Code de procédure civile).

L'article 56, alinéa 1er, de la loi du 31 mai 1934 qui reproduit les dispositions du Code de procédure en matière de compétence est ainsi conçu : « L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur ».

La Cour de Cassation a eu l'occasion de rappeler cette règle de compétence dans l'affaire Corcoll. Le tribunal de Perpignan s'était déclaré incompétent, soulignant que les blessures de Corcoll avaient été provoquées non par les évolutions de l'aéronef mais par le geste de Corcoll qui, en se portant au secours de l'équipage, s'était lui-même exposé au danger.

La Cour de Cassation [1], après la Cour d'Appel de Montpellier [2], repoussant ce point de vue, a jugé que c'était à tort que le tribunal de Perpignan avait refusé de faire application de l'article 56 de la loi de 1924, aux termes duquel, mentionne l'arrêt de la Cour Suprême, « l'action en responsabilité, en cas de dommages causés aux personnes et aux choses par les évolutions d'un aéronef, est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur ».

§ II

Prescription de l'action en responsabilité

La loi de 1924 n'établissant pas de prescription spéciale, c'est la prescription de droit commun qui s'applique, c'est-à-dire la prescription trentenaire. Ce délai est beaucoup trop long. Il n'est pas sans inconvénient pour les exploitants d'aéronefs, d'être pendant trente ans sous la menace d'une action en justice [3].

---

(1) Cass. Req., 31 mars 1930. Gaz. Pal. 1930.I.900. — R. J. I. L. A., 1930, p. 364.

(2) Cour d'Appel de Montpellier. R. J. I. L. A., 1930, p. 187.

(3) La Convention de Rome a reconnu la nécessité d'un court délai de prescription. Cf. *Infra*, p. 159.

Section VI

DE QUELQUES REGLES SPECIALES RELATIVES A LA RESPONSABILITE DE L'ETAT LORSQUE L'AERONEF, CAUSE DU DOMMAGE, APPARTIENT A L'ADMINISTRATION OU A L'AUTORITE MILITAIRE

Aux termes de l'article 2 de la loi de 1924 : « Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application de certaines règles relatives à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant ».

Si un accident vient à être occasionné aux tiers par un appareil militaire ou appartenant à l'Etat, il appartiendra aux tribunaux administratifs d'apprécier la responsabilité de l'Etat suivant les règles adoptées par cette juridiction [1].

La responsabilité de l'Etat n'étant engagée qu'en cas de faute de service, le Conseil d'Etat ne sera compétent pour statuer sur la question qu'en cas de faute incombant au service. En cas de faute personnelle du préposé, l'affaire devra être portée devant les tribunaux judiciaires.

Mais qu'entend-on par faute personnelle et par faute de service? D'après M. Berthélémy [2], il y a faute personnelle dès que l'acte reproché ne peut pas être confondu avec l'accomplissement même irrégulier

---

(1) Voir à ce sujet un article de M. R. Le Gall : *Le Droit Public français et la réparation des dommages causés par les aéronefs de l'Etat.* Revue de Droit Aérien, 1930, p. 617 et suiv.

(2) H. Berthélemy : *Traité élémentaire de Droit Administratif,* 1930.

d'un acte de la fonction. Et M. Hauriou caractérise ainsi les fautes de service : « Ce sont les négligences, les omissions, les erreurs qui, bien que répréhensibles, sont dans l'habitude du service et par conséquent ne sont pas détachables du service » [1]. La jurisprudence administrative a tendance à restreindre le domaine de la faute personnelle et à élargir celui de la faute de service.

Pendant longtemps la responsabilité du fonctionnaire pour faute personnelle et la responsabilité de l'Etat pour faute de service ne pouvaient se cumuler. C'est l'arrêt Lemonnier [2] qui a admis le premier que le même fait puisse donner lieu à deux actions, l'une devant les tribunaux judiciaires et l'autre devant la juridiction administrative. Cette doctrine dite « du cumul de la responsabilité » se fonde sur ce que « dans de très nombreux cas une faute de l'agent ayant authentiquement le caractère d'une faute personnelle n'est rendue possible ou n'engendre des conséquences dommageables à un tiers qu'en raison des conditions défectueuses de l'exécution du service » [3].

Le Conseil d'Etat, pour éviter que la victime ne touche une somme supérieure à l'importance du préjudice subi, subroge l'Etat dans les droits de la victime contre l'auteur de l'accident. C'est ainsi que dans l'arrêt Rapin [4] à la suite d'un accident causé

---

(1) M. Hauriou : *Précis de Droit Administratif et de Droit Public*, p. 528, 12e édition, 1933.

(2) Conseil d'Etat, 26 juillet 1918. D. P. 1918.3.11. avec conclusions de M. L. Blum, Commissaire du Gouvernement.

(3) Extrait des conclusions de M. Blum, Commissaire du Gouvernement sous l'arrêt précité.

(4) Conseil d'Etat, 9 novembre 1928. D. P. 1929.3.3. avec note de M. J. Appleton. S. 1929.3.22.

à Bourg-la-Reine par le pilote d'un avion militaire qui, au mépris des dispositions de l'article 22 de la loi du 31 mai 1924, s'était livré à des exercices acrobatiques au-dessus de cette localité, le Conseil d'Etat, bien qu'il y ait eu faute personnelle du pilote, a décidé que la responsabilité de l'Etat était engagée, mais a subrogé l'Etat dans les droits des personnes accidentées contre le pilote, auteur de l'accident.

En un mot, « le service public fait bénéficier les administrés d'une sorte d'assurance contre les fautes des fonctionnaires et agents mêlés à l'exécution du service » [1].

(1) Note de M. J. Appelton, sous l'arrêt précité au D. P. 1929.3.3.

DEUXIÈME PARTIE

Étude de la Convention de Rome

CHAPITRE I

Diversité des solutions consacrées en la matière par les législations nationales. Avantages d'une Législation unifiée

Dans les législations étrangères comme dans la législation française, de tous les problèmes posés par la navigation aérienne, celui de la responsabilité des navigateurs aériens fut le premier à retenir l'attention des juristes : la réglementation de la responsabilité des exploitants d'aéronefs apparaissait sur le plan du droit privé comme le complément logique du droit de libre circulation qui, en droit public, fut discuté et admis dans des congrès internationaux, moyennant certaines réserves pour les Etats sous-jacents [1]. L'exercice de ce droit devait d'ailleurs être reconnu par la plupart des lois nationales, dès avant la période des hostilités 1914-1918, et définitivement

(1) Voir notamment un article de M. P. Fauchille dans la Revue Générale de Droit International Public, pages 114 et suivantes, où cet auteur défend le droit de libre circulation dans les airs, moyennant certaines réserves pour l'Etat sous-jacent. Le même auteur fit triompher son point de vue devant l'Institut de Droit International.

consacré aussitôt après par la Convention du 13 octobre 1919.

Dans les divers pays, au début de la navigation aérienne, la question de la responsabilité des exploitants d'aéronefs resta exclusivement sur le terrain doctrinal avant d'être transposée sur le terrain législatif. Aussi, en l'absence de texte, les juridictions des divers Etats durent faire appel aux règles de la responsabilité traditionnellement admises par leur droit national pour trancher les conflits qui, dans les premières années de la navigation aérienne, s'élevèrent assez fréquemment entre les aviateurs et les terriens. Mais les inconvénients de ce procédé étaient manifestes et furent rendus plus sensibles par l'essor rapide que prit l'aviation commerciale après la période des hostilités, comme l'indique le tableau ci-après.

TABLEAU DU TRAFIC AERIEN POUR L'ANNEE 1933 DANS LES PAYS SUIVANTS :

PAYS	Longueur du réseau exploité Kms	Kilomètres parcourus	TRAFIC EFFECTIF			TRAFIC KILOMETRIQUE		
			Passagers	Messageries et exc. bagages Kgs.	Poste Kgs.	Passagers kilomètres	Messageries exc. bagages T. K.	Poste T. K.
Allemagne { D. L. H.	29.752	8 926.355	109.857	2.300.934	429.017	34.151.128	957.178	185.048
Allemagne { Toutes Cies ..	34.718	10.544.003	123.036	2 519.505	467.314	38.347.937	1.063.480	206.070
Australie	11.957	1.629.591	8.803	40.040	57.814	6.786.744	—	—
Belgique								
Canada	428	160.797	1.175	64.000	33.246	263.628	380	10.133
Danemark	1.815	209.705	4.457	55.233	23 188	844.275	19 002	9 605
Etats-Unis	78.360	87.919.855	568 940	1 112.350	3.544.800		—	
Finlande	1.093	223.789	3 650	59.763	2.286	204.120	12.799	206
Grande-Bretagne (Imp. Airways) ..	28 332	3.168.400	54 260	739.000	174.074	32.555.000	533 500	664 000
Italie	18.299	4 763.863	43.126	372.955	49.041	17.407 954	179.310	28.610
Pays-Bas	17.397	3.333.648	32.046	904.700	158.390	13.820.952	434.037	539.977
Hongrie	1.230	127.730	2.627	11.000	23.560	618.415	2.860	4.679
Pologne	5 913	1.335.880	12.771	325.060	37.429	3.735.238	100.353	11.780
Roumanie	1 886	243.564	1.713	11.400	16	—	—	—
Suède	2.622	516.123	—	—	—	3.087.459	88.707	45.392
Suisse		1.018.100	17.143	178.979	183.890	—		—
Tchécoslovaquie	3.957	968.388	11.770	144.000	14.696	5.860.139	82 901	3.063
Yougoslavie	2294	223.784	1.951	7.336	274	503.591	2.622	116

Statistiques communiquées par le Ministère de l'Air, Juin 1937.

Aussi, dès la fin de celles-ci, s'est-il produit une véritable éclosion de lois nationales organisant le statut de la navigation aérienne et consacrant en particulier une large place à la responsabilité encourue par les navigateurs aériens à l'égard des tiers.

Un trait commun à ces diverses législations (exception faite pour quelques très rares législations) est la sévérité dont elles font preuve à l'égard des exploitants d'aéronefs. Si elles varient sur le fondement qu'elles attribuent à la responsabilité de l'exploitant, les unes se bornant à instituer une présomption de responsabilité, les autres faisant appel au risque créé, il n'en est pas moins vrai que, dans l'ensemble, elles instituent à l'encontre du navigateur aérien une responsabilité exorbitante du droit commun. On leur a même fait grief de cette rigueur excessive. Si cette attitude des législations internes n'est pas pleinement justifiée — l'avion étant cause pour les tiers de beaucoup moins d'accidents que l'automobile par exemple — elle trouve son explication dans la méfiance que n'ont pas manqué de susciter, dès leur apparition, ces appareils alors quelque peu mystérieux [1]. Il convient de noter dans plusieurs législations une tendance à diminuer la responsabilité des exploitants d'aéronefs. Les lois les plus favorables aux navigateurs aériens sont parmi les plus récentes. C'est le cas de la législation polonaise [2] et de la loi mexicaine [3]. Les dispositions de la loi autrichienne,

(1) Dans ce sens : A. Kaftal : *La Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.* R. G. D. A. 1934, p. 350.

(2) Décret du 14 mars 1928. R. J. I. L. A. 1928, p. 451.

(3) Loi du 31 août 1932. R. G. D. A. 1932.

elles aussi très favorables aux navigateurs aériens, contenues dans la loi du 10 décembre 1919 et le décret du Ministère du Commerce et des Communications du 8 septembre 1930 ont été refondues par le décret du 11 juin 1932. Ce qui s'est passé aux Etats-Unis est encore plus significatif à cet égard. Dans ce pays, la navigation aérienne a soulevé un certain nombre de questions, entre autres celle de la responsabilité du navigateur aérien qui n'étaient pas du ressort du Congrès américain. Devant l'impossibilité de faire voter une loi par le Congrès, le Comité de Droit Aérien, l' « American Bar Association », avait élaboré un texte, « l'Uniform State Law of Aeronautics ». Ce texte, dans sa section 5, instituait une responsabilité absolue pour les dommages causés aux tiers. Or, si les dispositions de la section 5 de l'Uniform State Law of Aeronautics connurent une grande vogue lors de leur apparition, et furent adoptées par dix-huit Etats de 1923 à 1929, depuis cette date non seulement elles n'ont pas fait l'objet de nouvelles ratifications mais l'Etat d'Idaho, qui les avait adoptées, les a abrogées en 1931. Dans sa majeure partie, la doctrine américaine est hostile au système de l'Uniform State et se montre favorable à un retour à l'application du droit commun.

Cependant la plus grande diversité subsiste entre les législations. C'est ainsi que certains Etats adoptent une responsabilité à base de faute. C'est le cas de l'Autriche, de la Pologne, du Mexique, de la Tchéco-Slovaquie [1], de l'Etat de Pensylvanie et de celui

(1) Loi du 8 juillet 1925. R. J. I. L. A. 1926, p. 363.

d'Idaho, dans sa législation actuelle, qui établissent une présomption de faute à la charge de l'exploitant d'aéronefs. Dans les Etats d'Arizona et de Connecticut les tiers devront faire la preuve de la négligence de l'exploitant. Quant aux autres Etats des Etats-Unis qui n'ont pas adhéré à « l'Uniform State Law of Aeronautics », ils appliquent à la responsabilité du navigateur aérien les principes de droit commun en vigueur aux Etats-Unis suivant lesquels la charge de la preuve incombe au demandeur. Il est vrai que l'application de la règle *res ipsa loquitur* viendra en aide à la victime, le navigateur aérien étant alors présumé en faute. D'après M. Kaftal, la législation anglaise [1] s'inspire du même principe, bien que l' « Air Navigation Act », dans son article 9, n'admette comme excuse que la faute de la victime : suivant cette opinion, l' « Air Navigation Act » demanderait à être interprété à la lumière des règles de la responsabilité contenue dans la « Common Law » [2].

D'autres législations adoptent un système mixte. C'est un système de ce genre qui prévaut dans les législations italienne et siamoise. Il résulte, en effet, de la combinaison des lois de 1922 et 1924 réglementant la navigation aérienne au Siam que la législation siamoise prévoit une responsabilité absolue pour les dommages causés aux tiers en dehors des aérodromes. Quant à ceux provoqués à l'intérieur des aérodromes, ils engagent seulement la responsabilité délictuelle du propriétaire de l'aéronef. La législation italienne a donné lieu en doctrine aux commentaires

(1) *Air Navigation Act* (Loi du 23 décembre 1920).
(2) Kaftal. Article précité. R. G. D. A. 1934, p. 371.

les plus variés et même les plus contradictoires. Pour M. le Professeur Ambrosini [1] la loi italienne[2] de 1923 exige en principe la preuve de la faute du navigateur aérien. Exceptionnellement, en cas de jet, la responsabilité objective recevrait application.

Le plus grand nombre de lois nationales, s'inspirant du risque créé, font peser sur le propriétaire de l'aéronef une responsabilité absolue. C'est le cas notamment pour les législations :

Suisse (Arrêté du Conseil Fédéral du 27 janvier 1920 [3]);
Suédoise (Lois du 26 mai 1922 et du 20 avril 1928 [4]);
Allemande (Loi du 1er août 1922 [5]);
Hongroise (Ordonnance du 30 décembre 1922 [6]);
Finlandaise (Loi du 25 mai 1923 [7]);
Bulgare (Loi du 23 juillet 1925 [8]);
Youglo-Slave (Loi du 22 février 1928 [9]);
Chilienne (Loi du 15 mai 1931 [10]);
Et d'U. R. S. S. (Code de l'Air du 27 avril 1932 [11]).

Les lois danoise [12] et norvégienne [13] consacrent le même principe. Toutefois si un accident vient à se

---

(1) *Responsabilita aeronautica. Caratteristiche fondamentali* 1930, p. 15; *Contra* M. Musto. *L'aéromobile* cité par M. Ambrosini.

(2) R. J. I. L. A., mars 1923. R. J. I. L., avril 1934.

(3) R. J. I. L. A. 1922, p. 141.

(4) R. J. I. L. A. 23 janvier 1929.

(5) R. J. I. L. A.,, février 1923.

(6) R. J. I. L. A. 1923, p. 468 et suiv.

(7) R. J. I. L. A., novembre 1923.

(8) R. J. I. L. A., janvier 1926.

(9) R. J. I. L. A., 1928.

(10) R. G. D. A. 1932, p. 670 et suiv.

(11) R. G. D. A. 1932, p. 424 et suiv.

(12) Loi du 1er mai 1923. R. J. I. L. A. 1923.

(13) Loi du 7 décembre 1923. R. J. I. L. A. 1924, p. 206.

produire dans les limites d'un aérodrome, ces deux dernières substituent à la responsabilité absolue la responsabilité basée sur la faute.

Cependant l'étendue de la responsabilité des exploitants d'aéronefs variera-t-elle sensiblement même entre législations qui font appel au même principe.

L'économie de la loi polonaise et de la loi mexicaine est assez semblable. Ces deux législations admettent que le propriétaire pourra s'exonérer de toute responsabilité, non seulement en invoquant la force majeure et la faute de la victime, mais en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'accident. Mais au Mexique la législation aérienne s'appliquera quelle que soit la cause du dommage, qu'il ait été provoqué ou non par un accident. En Pologne, au contraire, au cas où un dommage aura été provoqué par le simple survol des propriétés, ce sont les règles de droit commun qui devront recevoir application.

La législation autrichienne établit une distinction suivant qu'il s'agit d'un appareil sans moteur ou avec moteur. Dans le premier cas, la faute du propriétaire devra être prouvée; dans le second, le propriétaire sera présumé en faute. Il pourra se libérer de la présomption qui pèse sur lui en établissant la faute de la victime, la force majeure ou la faute d'un tiers, mais à la condition que cette dernière présente les caractéristiques de la force majeure.

La législation tchéco-slovaque admet deux excuses : la faute de la victime et la faute d'un tiers. Ce tiers devra être étranger à l'équipage. Cette dernière excuse se confondra souvent dans la pratique avec la force majeure.

La législation anglaise est beaucoup moins favorable que les précédentes aux navigateurs aériens. La seule excuse que ceux-ci seront admis à faire valoir sera la faute de la victime. Encore cette dernière n'aura-t-elle pas toujours une valeur libératoire. Par contre, en Grande-Bretagne, les dommages occasionnés par le survol des propriétés ne donnent pas lieu en principe à une réparation.

On peut relever des divergences aussi sensibles entre les législations qui établissent une responsabilité absolue à la charge du propriétaire de l'aéronef. La loi suisse est la plus sévère pour les navigateurs aériens puisqu'aux termes de cette loi, même en cas de faute de la victime, si le juge le décide ainsi, le navigateur aérien pourra être déclaré entièrement responsable. En Yougoslavie, la responsabilité du navigateur aérien pourra être écartée ou atténuée. En U. R. S. S., en Norvège, la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs ne pourra être écartée qu'en cas de faute lourde. En Suède, le législateur laisse au juge le pouvoir de décider souverainement quelle influence la faute de la victime aura sur son droit à réparation.

La faute de la victime ne sera pas la seule cause susceptible de faire varier l'étendue de la responsabilité du navigateur aérien. En Hongrie, les prescriptions de la législation sur les accidents d'aéronefs ne s'appliquent pas aux dommages causés par le simple survol d'aéronefs. En Allemagne, la responsabilité absolue mise à la charge de l'exploitant de l'aéronef ne jouera que sous certaines conditions : la loi allemande exigera notamment que le dommage ait

pour cause directe l'exploitation de l'aéronef [1], qu'un accident soit à l'origine du dommage subi. « Par accident on comprend un événement fortuit entraînant subitement mort ou blessure d'homme ou endommageant des choses [2] ».

Le nombre et la qualité des personnes responsables diffèrent avec les pays. La responsabilité incombera au propriétaire et au pilote en Hongrie; au possesseur de l'aéronef et à « l'exerçant » du transport en Italie; au propriétaire (ou locataire), au commandant de l'aéronef et à l'auteur du dommage au Chili; au possesseur, au propriétaire ou à tout co-propriétaire au Mexique; au propriétaire en Finlande. Cette question a son importance; en cas d'insolvabilité du propriétaire, la victime a intérêt à connaître les personnes contre lesquelles elle peut se retourner.

Quelques législations se sont efforcées de mettre les tiers à l'abri de l'insolvabilité du navigateur aérien en organisant des garanties auxquelles ce dernier devra obligatoirement recourir. L'assurance est le mode de garantie le plus usité. C'est notamment celui adopté par les législations allemande et norvégienne qui obligent l'exploitant d'aéronefs à s'assurer contre les dommages qu'il est susceptible de causer aux tiers. D'autres législations, en instituant plusieurs modes de garantie, ont préféré laisser à l'exploitant la liberté de choisir entre ces divers modes : au Danemark, le propriétaire aura le choix entre l'assu-

---

(1) D'après le Docteur R. Schleicher, « l'aéronef est en exploitation dès qu'il se trouve sous l'action de forces motrices nécessaires pour sa sustentation et sa propulsion dans l'air ». *Luftverkhgesetz.* Berlin 1933.

(2) A. Kaftal, *La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface.* Revue Trimestrielle de Droit civil, 1933, p.732.

rance ou le dépôt d'une somme en banque. Les législations tchécoslovaque et suisse organisent trois modes de garantie : l'assurance, le dépôt d'argent ou une garantie de banque.

Dans la quasi-unanimité des législations, la responsabilité de l'exploitant est illimitée. Toutefois deux législations prévoient une limitation de la responsabilité : ce sont la législation italienne qui admet que le propriétaire de l'aéronef pourra limiter sa responsabilité en abandonnant l'appareil qui a causé le dommage — ce système n'est guère favorable aux victimes — et la législation allemande qui précise que la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs ne pourra jamais dépasser 75.000 marks en capital ou 4.500 marks en rente annuelle.

Cette diversité de législations constitue une anomalie pour l'aviation qui est le mode de transport international par excellence. Suivant le mot déjà cité[1] de M. Ripert : « Lorsque le Zeppelin revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois nationales. »

Une telle diversité crée, en outre, un fâcheux état d'incertitude nuisible à tous égards au développement de la navigation aérienne : l'aviateur ne pourra pas connaître à l'avance les limites de sa responsabilité. Celle-ci pourra varier d'une façon sensible suivant les pays où l'accident aura lieu. D'où, pour lui, une grande difficulté à assurer ce genre de risques. Il n'y parviendra qu'en payant des primes très élevées, permettant aux Compagnies d'assurance de se couvrir contre toute éventualité.

---

(1) Cf. *Supra*, p. 14.

Par contre, une législation unifiée comporterait de grands avantages. Outre les tarifs plus avantageux qui lui seraient consentis par les Compagnies d'assurance, l'aviateur connaîtrait mieux par avance les limites de sa responsabilité et serait plus à même de présenter sa défense.

***

L'intérêt de la question n'échappa pas aux membres de la première Conférence Diplomatique pour l'unification du droit privé aérien qui s'est tenue à Paris en 1925. La Conférence décida de porter à l'ordre du jour de ses travaux la responsabilité du navigateur aérien à l'égard des tiers et confia la rédaction d'un projet de convention au Comité Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.).

Le C. I. T. E. J. A. avait envisagé de soumettre à la Deuxième Conférence de Droit privé aérien réunie à Varsovie en octobre 1929, en même temps que le projet concernant la responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers et des marchandises transportées, un projet relatif à la responsabilité de l'exploitant vis-à-vis des tiers. Mais les membres du C. I. T. E. J. A. n'ayant pu se mettre d'accord sur l'opportunité de la limitation de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs, l'élaboration du projet de convention se trouva retardée. Sur l'insistance des milieux intéressés, la cinquième session du C. I. T. E. J. A. admit à Budapest [1] le principe de la limitation de la responsabilité du navigateur aérien vis-à-vis des tiers. Par con-

(1) Compte rendu de la V[e] Session du C.T.E.J.A. R.D.A. 1931, p. 67.

tre, elle insista sur la nécessité de mettre ces derniers à l'abri de l'insolvabilité de l'exploitant et décida de mettre à l'étude l'élaboration d'un projet de garanties dont M. Vivent fut nommé rapporteur. Le texte de M. Vivent, organisant un système de garanties, fut approuvé à Stockolm [1] par le C. I. T. E. J. A. dans sa septième session et incorporé au projet adopté à Budapest sur le rapport de M. Ambrosini. De la fusion des deux textes est sorti, dans sa forme définitive, le Projet de Convention qui devait servir de base de discussion aux membres de la troisième Conférence Diplomatique réunie à Rome en mai 1933.

Les dispositions de ce Projet sont le résultat d'un compromis entre les tendances opposées qui se sont manifestées à l'intérieur du C. I. T. E. J. A. et que nous retrouverons au cours des développements qui vont suivre, en analysant les mesures adoptées par la Convention de Rome. Il institue en principe la responsabilité objective, mais fait place à la responsabilité subjective. Il limite la responsabilité absolue qui incombe normalement à l'exploitant d'aéronefs, mais compense pour les tiers cette limitation de responsabilité en organisant un système de garanties qui les met à l'abri de l'insolvabilité de l'exploitant.

(1) Compte rendu de la VII[e] Session du C.I.T.E.J.A. R.G. D.A. 1933. Tome II, p. 500.

CHAPITRE II

Principes directeurs de la Convention de Rome

Section I

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

§ I

Le risque constitue en principe le fondement de la responsabilité du navigateur aérien

La Convention de Rome consacre le principe du risque créé comme fondement général de la responsabilité.

M. Ambrosini, Rapporteur du Projet de Convention, s'exprimait comme suit dans son rapport préliminaire : « Toute l'économie du projet est basée sur le « principe que les dommages causés par les aéronefs « aux tiers à la surface, c'est-à-dire à ceux qui sont « étrangers à l'exploitation de l'aéronef et au voyageur « aérien, doivent être remboursés dans tous les cas

« c'est-à-dire indépendamment du dol ou de la faute « de la part de l'exploitant ou de ses préposés [1]. »

L'alinéa 1er de l'article 2 de la Convention ne saurait donner lieu à aucune équivoque à ce sujet : « Le « dommage causé par un aéronef en vol aux per- « sonnes et aux biens qui se trouvent à la surface « donne droit à réparation par cela seul qu'il est « établi que ce dommage existe et qu'il provient de « l'aéronef. »

La victime est donc dispensée d'apporter la preuve de la faute de l'exploitant. Il lui suffira de prouver qu'elle a subi un dommage et de démontrer qu'il existe un rapport de cause à effet entre le dommage subi et les manœuvres de l'aéronef.

La force majeure n'aura aucune valeur libératoire pour l'exploitant d'aéronefs « sauf dans le cas d'un acte intentionnel commis par une personne étrangère à l'équipage, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher ». Ne s'agit-il pas ici d'un cas de force majeure puisque l'exploitant ne pourra se libérer qu'en prouvant qu'il n'avait aucun moyen de s'opposer à cet acte intentionnel du passager?

Aux termes de l'article 4, « la responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé un dommage ou y a contribué. »

A quelle législation convient-il de recourir pour déterminer l'influence de la faute de la victime sur son droit à réparation?

Pour trancher cette question, il est nécessaire de rappeler que le texte qui avait été soumis à la

---

(1) R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 484.

Convention de Rome comportait, en outre, cette mention : « Conformément aux dispositions du Tribunal saisi. » Il ressort des travaux de la Convention de Rome que le C. J. T. E. J. A. avait adopté cette formule afin de permettre à chaque juridiction de se référer aux principes admis par sa loi nationale pour déterminer si la faute de la victime devait écarter de plein droit la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs ou simplement l'atténuer [1].

Mais on n'a pas manqué de faire observer que la Convention donnant compétence au Tribunal saisi pour apprécier le rôle joué par la faute de la victime dans la réalisation du dommage, on arriverait à des résultats en contradiction avec l'œuvre d'unification recherchée. Cette situation n'entraînerait-elle pas parfois de fâcheuses conséquences? C'est ainsi que la victime libre de choisir entre la juridiction du lieu de l'accident et celle du domicile du défendeur exercerait une influence sur l'issue du procès en optant pour tel tribunal de préférence à tel autre. Supposons qu'un même accident ait fait plusieurs victimes. Si les unes portent leur réclamation devant le tribunal du domicile du défendeur et les autres devant le tribunal du lieu de l'accident, leur sort pourra être différent suivant les solutions admises par telle ou telle législation. On aboutit dans ce cas à un résultat illogique et contraire à l'équité. En outre, comme le souligne très justement M. Kosters, « pour apprécier une faute, il convient d'avoir égard au milieu social dans lequel agissait l'auteur [2] ».

---

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Ripert. — R. G. D. A.. 1933. Tome II, p. 577.

(2) Cf. Compte rendu des travaux de la Conférence. — Intervention de M. Kosters au nom des Pays-Bas. — R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 576.

Deux amendements furent déposés au cours des délibérations de la Convention. L'un émanant de la Délégation Hongroise [1] tendait, en cas de faute de la victime, à rendre uniformément applicable la loi du lieu où le délit a été commis « *lex delectii commissii* ». L'autre émanait de la Délégation Hollandaise. Il proposait la suppression pure et simple du dernier membre de phrase du texte du Projet « Conformément à la loi du Tribunal saisi ». Dans la pensée de l'auteur de l'amendement néerlandais, en l'absence de disposition spéciale à ce sujet, on s'en remettrait au droit international privé du Tribunal saisi du soin de préciser à quelle loi il faut recourir pour apprécier l'influence que doit exercer la faute de la victime sur son droit à réparation. Or, constate M. Kosters, « d'après les principes du droit international privé généralement adoptés, cette matière est réglée par la loi du pays où la faute est commise ».

La proposition néerlandaise fut adoptée par la Conférence. Ainsi, pour apprécier dans quelle mesure la faute de la victime devra exercer une influence sur son droit à réparation, la Convention, à la différence du Projet, ne renvoie pas à la loi du tribunal saisi, mais elle laisse à ce dernier le soin de déterminer suivant sa propre règle de conflit, quelle législation il devra appliquer dans ce cas.

Est-ce à dire qu'on soit arrivé à réaliser en cette matière l'unification désirable? Nous ne le croyons pas. Comme on l'a fait justement remarquer : « Cette règle de la Convention sera interprétée par

(1) Cf. Compte rendu des travaux de la Conférence. — Intervention de M. Szentmiklosy au nom de la Hongrie. — R. G. D. A. 1923, p. 573.

les tribunaux et il est fort probable que les interprétations seront sur ce point aussi divergentes que les législations [1] ».

Le texte proposé par la Délégation Hongroise n'eût-il pas été préférable? Peut-être son adoption aurait-elle réalisé plus sûrement l'unification recherchée?

§ II

Part faite à la Responsabilité subjective

Si fortes qu'aient été les considérations qui ont incité les rédacteurs de la Convention à se rallier à la doctrine du risque créé, l'adoption de ce principe n'eût cependant pas rallié l'unanimité des suffrages, si la Convention, à côté de la notion de risque, n'avait pas fait une place à la notion de faute et ceci d'autant plus que la responsabilité de plein droit instituée par la Convention s'accompagnait comme contre-partie d'une responsabilité limitée.

Pour M. Ripert : « Dans la plupart des pays où il existe une responsabilité pour faute personnelle, l'opinion publique comprendra difficilement que l'exploitant qui commet une faute puisse jouir de ce bénéfice même dans ce cas de faute [2]. » D'autre part, il serait choquant que l'auteur d'une faute ne soit pas tenu à une réparation intégrale, dans le cas où il s'est montré d'une négligence parti-

---

(1) L. Brunschwich. Thèse déjà citée, p. 176.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A., 1933. Tome II, p. 719. — Voir dans le même sens l'intervention de M. Richter, p. 719.

culièrement grave. La limitation de la responsabilité se justifie comme un avantage accordé par la Convention aux navigateurs aériens en compensation des facilités dont jouissent les tiers dispensés d'apporter la preuve de la faute de l'exploitant dans des cas où cette preuve serait particulièrement difficile à établir.

L'article 14 de la Convention de Rome énumère les cas dans lesquels la responsabilité subjective se substituera à la responsabilité objective. Aux termes de cet article :

« L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir « de la présente Convention qui limite sa responsa- « bilité.

« *a*) S'il est prouvé que le dommage provient de sa « faute lourde ou du dol de l'exploitant ou de ses « préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que « le dommage provient d'une faute de pilotage, de « conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses pré- « posés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour « empêcher le dommage. »

La rédaction de cet alinéa témoigne du souci des rédacteurs de la Convention de ne pas restreindre par trop le domaine de la responsabilité objective. C'est pourquoi la Convention prévoit une exception pour la faute légère et la faute de pilotage. Les accidents d'aéronefs qui ne sont pas pas dus à un cas fortuit ou à un cas de force majeure sont occasionnés la plupart du temps par une faute de pilotage ou une faute légère (la faute légère étant le plus souvent dans la pratique une faute de pilotage). Cette faute de pilotage serait très difficile à établir pour les tiers. Au reste, dans ce cas, le pilote peut être déchargé, sans trop d'inconvénients, de sa responsabilité illi-

mitée. Il partage le sort des autres membres de l'équipage et une telle faute a souvent de trop graves conséquences pour présumer qu'elle puisse être due à la malveillance.

Seuls le dol ou la faute lourde ont été retenus par la Conférence comme engageant la responsabilité illimitée de l'exploitant d'aéronefs.

Mais la Convention a décidé que la faute des préposés entraînerait la responsabilité subjective de l'exploitant de l'aéronef, malgré les critiques de M. Richter [1], délégué allemand, qui a fait observer, avec raison semble-t-il, qu'il n'est pas équitable d'imposer à l'exploitant une responsabilité illimitée à raison des fautes lourdes de toutes les personnes qu'il occupe à son service. La Convention a toutefois laissé à l'exploitant la possibilité de dégager sa responsabilité subjective en prouvant qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage.

D'après l'article 14, alinéa *b*, l'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité « s'il n'a « pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente « Convention, ou si les sûretés fournies ne sont pas « valables ou ne couvrent pas la responsabilité de « l'exploitant pour les dommages causés dans les « limites et conditions de la présente Convention. »

Cette disposition doit constituer pour les tiers une mesure préventive efficace : l'exploitant, plutôt que de voir sa responsabilité personnelle engagée d'une façon illimitée, préférera se conformer aux dispositions prévues par la Convention de Rome.

---

(1) Compte rendu des travaux de la Conférence. R.G.D.A. 1933. Tome II, p. 720.

Ainsi la part faite à la responsabilité subjective, pour être restreinte, n'en demeure pas moins importante.

§ III

Etude critique du double système de responsabilité adopté par la Convention

On a formulé de véhémentes critiques [1] contre les dispositions de l'article 14 qui réintroduisait la notion subjective de faute, alors que la Convention avait opté pour le risque.

Ces reproches sont-ils justifiés? Nous ne le pensons pas. Il ne faut pas oublier que l'adoption de cette double responsabilité a été, pour ainsi dire, l'aboutissement d'une transaction sans laquelle le vote de la Convention n'apparaissait pas possible. Nous irons plus loin. Cette double responsabilité instituée par la Convention de Rome constitue même une innovation intéressante. En effet, puisqu'en matière d'accidents d'aviation des raisons sérieuses ont conduit à adopter la théorie du risque, il n'est pas fâcheux qu'une menace de réparation personnelle pèse sur l'exploitant et l'incite à ne pas se départir de la diligence désirable. En effet, on a souvent reproché à la théorie du risque, qui entraîne comme corollaire l'assurance obligatoire, de favoriser l'immoralité : il est à craindre que l'individu, sûr d'être

(1) Voir dans ce sens A. Kaftal : *La Convention du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.* R. G. D. A. 1935, p. 53.

couvert par une assurance en cas d'accident, ne prenne pas toutes les précautions nécessaires et ne se livre à des imprudences regrettables. Ces négligences seront peut-être plus rares dans le domaine aéronautique que dans d'autres domaines, en matière d'accident d'automobiles par exemple, mais il n'en reste pas moins vrai que la responsabilité personnelle que peuvent encourir les aviateurs en cas de faute, les incitera à faire preuve de toute la diligence souhaitable.

Cette remarque vaut également pour le second alinéa de l'article 14. Sans doute, au cas où l'exploitant d'aéronefs n'aura pas fourni les sûretés prévues par la Convention, la victime ne sera-t-elle pas certaine d'être indemnisée, puisqu'elle encourra le risque de l'insolvabilité du navigateur aérien, mais il y a tout lieu de croire que, plutôt que de s'exposer à une éventualité aussi lourde de conséquences, l'exploitant préférera se conformer aux dispositions prévues par l'article 14 *b*.

Section II

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

§ I

Principe de la limitation

Le principe de la limitation de la responsabilité, bien qu'il ait fait l'objet de débats passionnés lors des travaux du C. I. T. E. J. A. et qu'il ait été retenu par le Projet de Convention, fut remis en discussion lors

de la Convention de Rome, les Délégations Polonaise, Tchécoslovaque et Suisse ayant posé la question préalable tendant à l'adoption du système de la responsabilité illimitée avec un minimum de garantie [1].

L'argumentation des adversaires de la limitation de la responsabilité peut se résumer ainsi : dans certains cas, quand l'accident prendrait l'ampleur d'une catastrophe, ce système aboutirait fatalement à faire retomber en partie sur les tiers les conséquences de l'accident d'aviation.

En outre, M. Babinski faisait remarquer qu'en voulant protéger les intérêts de la navigation aérienne, on arriverait à un résultat opposé à celui recherché, car, pour le délégué polonais, les chiffres assez élevés qu'on avait dû prévoir « agiront nécessairement sur l'esprit du juge [2] ».

Les partisans de la limitation de la responsabilité rétorquent qu'en adoptant le principe de la limitation de la responsabilité, le Projet de Convention avait fait une faveur aux victimes d'accidents d'aviation, puisqu'il les dispensait d'apporter la preuve de la faute. Il était juste d'accorder en contre-partie aux exploitants d'aéronefs la certitude qu'ils ne pourraient être rendus responsables au-delà d'une certaine somme. Cette limitation de responsabilité rendrait moins onéreuses les assurances que les Compagnies de Navigation aérienne ou les particuliers devraient contracter, puisqu'elle procurerait à

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 615.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 617.

l'assureur des indications précises sur la responsabilité maxima encourue par l'exploitant d'aéronefs.

Le principe de la limitation de la responsabilité finit par prévaloir, malgré l'opposition des délégués de la Yougoslavie, de l'U. R. S. S., de la Tchécoslovaquie, de la Pologne et de la Finlande [1].

§ II

Application du principe de la limitation à la responsabilité des exploitants d'aéronefs

Le principe de la limitation étant admis, restait à la Convention le soin de l'organiser.

D'après le texte du projet rédigé par M. Ambrosini, rapporteur général, « deux systèmes ont semblé au « C. I. T. E. J. A. dignes d'être accueillis : celui d'une « somme maxima globale déterminée à priori et « invariablement pour tous les cas, somme dans « laquelle doivent être contenues les prétentions « d'indemnité, et un second système basé en principe « sur la valeur de l'aéronef » [2].

Le principal mérite du premier système, défendu à la Conférence de Rome par la Délégation Allemande, réside dans sa grande simplicité. Mais il est arbitraire et, en définitive, s'il est favorable aux grandes Compagnies de Navigation aérienne qui emploient de gros appareils, il risquait de compromettre l'essor de l'aviation de tourisme en la grevant de trop lourdes charges.

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 621.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 486.

C'est pourquoi ce système, déjà écarté par le C. I. T. E. J. A., n'a pas été retenu par la Convention. On a recherché un système plus souple qui ferait varier la responsabilité des exploitants d'aéronefs suivant l'importance des appareils qu'ils emploient. Pour arriver à ce résultat, deux critériums ont été proposés : celui de la valeur et celui du poids.

Le premier critérium qui avait été retenu dans le Projet de Convention suscita les critiques d'un grand nombre de délégués à la Conférence de Rome. On n'a pas manqué de faire valoir en sa défaveur qu'il « arrive très souvent que la relation entre la valeur et les dangers d'un appareil soit inverse[1] ». En effet, la sécurité à bord d'un aéronef dépend pour une large part des perfectionnements techniques apportés à sa construction. Or, ceux-ci ne vont pas sans entraîner de grosses dépenses qui augmentent le prix de revient de l'appareil. Faire varier la responsabilité en fonction de la valeur de l'aéronef aboutirait à décourager les initiatives tendant à accroître la sécurité à bord des aéronefs, puisque les perfectionnements apportés augmenteraient la valeur de l'appareil.

Quelle valeur faudrait-il prendre en considération : celle de l'appareil à l'époque de la mise en service ou celle de l'appareil au moment de l'accident? Dans l'un comme dans l'autre cas, la détermination de cette valeur pourrait donner lieu à bien des contestations.

---

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Oppikofer, délégué allemand. — R.G.D.A. 1933, Tome II, p. 624.

Aussi la Conférence préféra-t-elle substituer au critérium de la valeur celui du poids [1]. Comme le faisait remarquer Sir Alfred Dennis, au nom de la Délégation Britannique, « ce critérium n'est pas parfait, mais il est impossible d'atteindre la perfection en cette matière. »

Cependant, le poids de l'aéronef est plus facile à contrôler que sa valeur puisqu'on peut le trouver dans les certificats de navigabilité. D'autre part, c'est une donnée qui ne varie pas au cours du service de l'aéronef, alors que la valeur est sujette à des dépréciations importantes.

Cette idée de responsabilité proportionnée à la valeur de l'aéronef comportait, il est vrai, un inconvénient : l'importance du dommage occasionné ne dépend pas forcément du poids de l'aéronef. Un avion de tourisme s'abattant sur une agglomération peut communiquer le feu à un corps de bâtiments et provoquer des dégâts importants. Inversement, un Graff-Zeppelin atterrissant en pleine campagne ne causera que des dégâts minimes. Toutefois, « il ne faut pas oublier que le poids de l'avion a au moins quelque rapport avec le dommage qui peut être causé par cet avion et aussi avec la capacité financière de l'aviateur de supporter une prime d'assurance » [2]. Par ailleurs, en réponse à l'objection que nous venons de rappeler, la Conférence a décidé que la responsabilité, tout en demeurant variable

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 639.

(2) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. Intervention de Sir Alfred Dennis (délégué britannique). R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 627.

suivant l'importance de l'aéronef, ne pourrait tomber au-dessous d'un certain minimum ni dépasser un maximum prévu.

L'article 8 de la Convention organise ainsi la limitation de la responsabilité.

« Article 8. — 1° L'exploitant est responsable « pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une « somme fixée à raison de 250 francs par kilo- « gramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéro- « nef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge « totale maximum, tel qu'il est porté au certificat « de navigabilité et de toute autre pièce officielle.

« 2° Toutefois, la limite de la responsabilité de « l'exploitant ne pourra être inférieure à six cent « mille francs, ni supérieure à deux millions de francs.

« 3° Le tiers de cette valeur est affecté à la « responsabilité des dommages causés aux per- « sonnes, sans que dans ce dernier cas, l'indemnité « puisse dépasser deux cent mille francs par per- « sonne lésée. »

Qu'adviendra-t-il si les sommes prévues par l'article 9 sont insuffisantes pour réparer le dommage subi?

L'article 9 prévoit ce cas : « Si plusieurs per- « sonnes ont subi des dommages dans le même « accident et si la somme globale à payer à titre de « réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, « il y a lieu de procéder à la réduction proportion- « nelle du droit de chacun, de façon à ne pas « dépasser dans l'ensemble les limites susdites. »

Nous aurons par ailleurs l'occasion de revenir sur

cet article [1], mais il convient de souligner dès à présent que la Convention de Rome repousse toute réversibilité [2], contrairement au texte du Projet de Convention qui admettait au profit des personnes seulement la réversibilité des sommes affectées aux biens.

Il semble que l'ensemble des dispositions prévues à l'article 8 soit de nature à réaliser en cette matière le but que se proposait la Convention et que son Président rappelait en ces termes : « concilier l'intérêt des victimes avec le développement de la navigation aérienne ».

D'une part, le système adopté par la Conférence sauvegarde les intérêts des exploitants d'aéronefs : la responsabilité de chaque navigateur aérien sera proportionnée à ses ressources et à la valeur des avions qu'il emploie, puisqu'elle variera suivant le poids de l'aéronef et que le poids « correspond au fond à la valeur ». En outre, quoi qu'il arrive et quelle que soit l'importance des aéronefs employés, la responsabilité des exploitants ne pourra jamais dépasser la limite maxima de deux millions de francs.

D'autre part, la Convention s'est attachée à protéger efficacement les intérêts des tiers en leur garantissant une indemnité minima susceptible de les dédommager, même au cas où un accident leur serait causé par un avion particulièrement léger : tel un avion de tourisme.

Les chiffres fixés comme minimum et maximum sont-ils satisfaisants? C'est une question bien déli-

---

(1) Cf. *Infra*, p. 160.

(2) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 643.

cate à trancher, la Convention de Rome n'étant pas entrée en vigueur; seule l'expérience peut y apporter une réponse.

Section III

ADOPTION D'UN SYSTEME DE GARANTIES

Au cours de la discussion sur la limitation de la responsabilité, on a fait observer en faveur de la limitation que mieux valait pour les tiers avoir droit à une indemnité moindre, mais avoir la certitude de la toucher. Aussi, la nécessité de garanties, si controversée au sein du C. I. T. E. J. A. fut-elle admise sans discussion par la Conférence.

La garantie la plus usitée en matière d'accident est sans conteste l'assurance. Mais l'institution de l'assurance comme garantie unique aurait présenté de réels inconvénients : beaucoup de pays répugnent à admettre le système de l'assurance obligatoire qui heurte leurs conceptions juridiques. D'autre part, ne prévoir qu'un mode de garantie serait contraindre l'exploitant d'aéronefs à se plier à toutes les exigences des Compagnies d'assurance.

Aussi, la Convention de Rome adoptant les conclusions de son Rapporteur, M. Ambrosini, se rallia à un système qui, tout en considérant l'assurance comme mode normal de garantie, laisse aux divers Etats la faculté de lui substituer les deux autres modes suivants : la garantie de banque et le dépôt en espèces.

L'adoption de l'article 12 fut combattue par le délégué de l'U. R. S. S. qui aurait voulu s'en tenir au système de l'assurance obligatoire.

Ce système de garanties prévu à l'article 12 constitue une innovation des plus intéressantes, puisque, tout en procurant aux tiers la certitude d'être indemnisés, il permet d'éviter les inconvénients de l'assurance obligatoire qui répugne à de nombreux juristes.

§ I

L'Assurance

La Convention de Rome s'est entourée de certaines précautions pour rendre cette garantie efficace.

C'est ainsi que l'article 12 mentionne que le contrat d'assurance devra être passé « auprès d'une « institution publique d'assurance ou d'un assu- « reur autorisé pour ce risque dans le territoire « d'immatriculation de l'aéronef ».

Mais il ne suffisait pas de protéger les tiers contre l'insolvabilité des Compagnies d'assurance, il fallait leur donner la certitude qu'en aucun cas l'indemnité ne pourrait servir à désintéresser d'autres créanciers.

Le moyen le plus efficace pour atteindre ce résultat eût été d'instituer un recours direct en faveur des victimes contre la Compagnie d'assurance. Les avantages de ce procédé étaient manifestes : de cette façon l'indemnité que devrait verser l'assureur ne passerait pas, au risque d'être dilapidée, dans le patrimoine de l'assuré, mais elle tomberait directe-

ment dans celui de la victime. L'action directe de la victime contre l'assureur avait été adoptée dans le Projet de Convention, mais le texte de la Convention n'y fait pas allusion. L'article 12, § 3, mentionne seulement que « l'indemnité d'assurance, le dépôt en « espèces et la garantie de banque doivent être « affectés spécialement et par préférence au paye- « ment des indemnités dues à raison des dommages « prévus par la présente Convention ».

Ainsi l'assureur ne pourra se libérer valablement de sa dette qu'entre les mains des victimes.

Si la Conférence n'a pas adopté le recours direct de la victime contre l'assureur, c'est que des divergences se sont manifestées sur l'opposabilité aux tiers des clauses restrictives des polices d'assurance. La plupart des délégations étaient d'avis qu'aucune clause restrictive des polices contractées par l'exploitant d'aéronefs avec l'assureur ne pourrait être opposée aux tiers. L'assureur devrait verser l'indemnité aux victimes, sans pouvoir leur opposer les exceptions qu'il pourrait faire valoir contre l'assuré, quitte à se retourner ensuite contre ce dernier en vertu des clauses mentionnées dans la police d'assurance. Cette conception heurtait le vieil adage : « *Nemo transfert plus juris quam ipse habet* ». Mais la Conférence aurait pu déroger à cet adage par une disposition expresse stipulant que, dans aucun cas, l'assureur ne pourrait se prévaloir vis-à-vis des tiers des clauses restrictives des polices.

Un grand nombre de délégations, soucieuses de protéger les intérêts des tiers, aurait favorablement accueilli une dérogation de ce genre. Mais la Délé-

gation Britannique [1] se montra résolument hostile à l'adoption par la Conférence d'une pareille formule, qui, à son avis, aurait fait augmenter les primes d'assurance et aurait ainsi grevé de charges très lourdes les Compagnies de Navigation aérienne. Sir Alfred Dennis, à titre de transaction, proposa un texte qui ramenait à six cas les exceptions que les assureurs pourraient opposer aux tiers, texte dont voici la teneur.

« Il ne sera pas permis à l'assureur en réponse à une telle revendication de faire valoir aucune disposition du contrat d'assurance (qu'elle soit expresse ou implicite) autre que celles se rapportant aux matières suivantes (étant donné, bien entendu, que la revendication est faite conformément aux termes de la Convention et du certificat) :

I. — Les cas de fraude, ou de dissimulation d'un fait matériel, de la part de l'assuré, soit au moment d'obtenir l'instrument d'assurance, soit en faisant une réclamation en vertu de cet instrument entre la date où celui-ci aura été complété et la date du dommage d'où provient la revendication du tiers;

II. — Le cas où, au commencement du vol, l'aéronef n'est pas en état de navigabilité aérienne ou n'est pas convenablement outillé et approvisionné conformément aux règlements applicables dans la matière;

III. — Le cas d'infraction d'une règle juridique quelconque applicable dans la matière où cette infraction a causé le dommage ou y a contribué.

---

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de Sir Alfred Dennis. — R.G.D.A. 1933. Tome II, p. 679 et suiv.

IV. — Le cas où le dommage se produit quand l'aéronef prend part à des courses, ou est employé comme entraîneur à stimuler des autres à la vitesse, ou fait des essais de vitesse, ou des tentatives de battre un record, ou s'engage dans des vols d'acrobaties aéronautiques ou dans des vols anormaux, ou fait des épreuves après sa construction ou reconstruction;

V. — Le cas où le dommage se produit au cours d'un vol ayant lieu entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant le lever, à moins qu'il n'en soit autrement stipulé dans l'instrument d'assurance;

VI. — Le cas où le dommage provient du sol ou de la mauvaise conduite préméditée de l'exploitant ou de ses préposés ou mandataires.

Les exceptions que l'amendement britannique permet à l'assureur d'invoquer sont assez nombreuses pour rendre souvent le recours de la victime purement illusoire. Aussi la grande majorité des délégations se montra-t-elle résolument hostile à l'adoption de l'amendement britannique.

Devant l'impossibilité d'arriver à un accord, la Conférence s'en remit du soin de rechercher un terrain d'entente à un Comité spécial présidé par M. Ripert. Au sein de ce Comité, la Délégation Britannique ne voulut pas abandonner son point de vue. C'est alors que la Conférence résolut de reconnaître la validité des clauses passées entre l'exploitant et l'assureur; mais elle mentionne dans l'article 14, § 2, que la responsabilité de l'exploitant redevient personnelle « si les sûretés fournies ne

sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour les dommages causés dans les conditions et les limites de la présente Convention ».

Que penser de cette solution? Elle est loin de donner entière satisfaction : il n'est pas difficile de prévoir que les propriétaires d'aéronefs qui disposent de capitaux importants, n'hésiteront pas à contracter des polices d'assurance qui les déchargeront de toute responsabilité; au contraire, les plus portés à réaliser des économies sur les primes d'assurance seront précisément ceux dont la solvabilité est la plus douteuse.

C'est pourquoi, sur la proposition de M. Ripert, la Conférence émit le vœu que soit mise à l'ordre du jour des travaux du C. I. T. E. J. A. la rédaction d'une police-type d'assurance qui devrait entrer automatiquement en vigueur, dans tous les cas où un exploitant serait appelé à contracter avec une Compagnie d'assurance [1].

§ II

Autres modes de garantie : Dépôt en espèces, Garantie de banque

Nous avons vu que la Convention de Rome avait prévu la possibilité d'avoir recours à d'autres modes de garantie : « *a*) Sous la forme d'un dépôt en espèces « effectué dans une Caisse publique ou une banque « autorisée à cette fin, dans le territoire d'immatri- « culation de l'aéronef; *b*) sous la forme d'une

(1) Cf. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 772.

« garantie donnée par une banque autorisée à cette « fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéro- « nef ».

Le dépôt en espèces nécessite l'immobilisation de sommes importantes. Le propriétaire d'un seul avion de tourisme ne peut recourir à ce procédé sans disposer d'un minimum de 600.000 francs.

Quant à la garantie donnée par une banque, elle peut être un procédé assez pratique pour une Compagnie de Navigation aérienne qui a des sommes importantes dans un établissement de crédit, puisque ces sommes tout en servant de garantie, seront productives d'intérêts.

Cependant ces deux modes de garantie ont un inconvénient commun : celui d'exiger d'importantes mises de fonds. C'est pourquoi les Compagnies de Navigation y auront recours plutôt que les simples particuliers.

Mais les Compagnies de Navigation aérienne, elles-mêmes, auraient été mises dans l'impossibilité de recourir à ces procédés si elles avaient été obligées de consigner une somme correspondant au poids de chaque aéronef. Une Compagnie de Navigation aérienne qui aurait possédé dix appareils, en supposant qu'il s'agisse d'appareils très légers, aurait dû consigner une somme au moins égale à six millions de francs. Quelle Compagnie serait à même de disposer d'une pareille somme pour se garantir contre les seuls risques d'accidents causés aux tiers? Grever pareillement le budget des Compagnies de Navigation aérienne aurait abouti à condamner par avance ces nouveaux modes de garantie qu'on prétendait instaurer. Pareille mesure eût été d'autant plus injustifiée

qu'elle aurait méconnu les réalités. M. Vivent [1], rapporteur, faisait remarquer à ce sujet qu'il n'arrive jamais que l'assureur demande pour quinze avions, quinze fois la prime qu'il demande pour un avion, parce qu'on tient toujours compte du fait que tous les avions ne sont pas en service dans le même temps. En outre, le nombre d'aéronefs que l'exploitant fait assurer intervient dans le calcul du montant des primes. L'assureur sera prêt à consentir à l'exploitant d'aéronefs des conditions d'autant plus avantageuses que celui-ci lui apportera plus d'aéronefs à assurer, les risques de l'assureur se trouvant ainsi répartis.

C'est pourquoi la Convention de Rome décida que le montant des sûretés devrait être dégressif, c'est-à-dire que le montant des sommes exigées en garantie serait d'autant moins fort que les aéronefs assurés seraient plus nombreux.

L'article 15 dispose, en effet : « Dans le cas où « l'exploitant de plusieurs aéronefs fournit la sûreté « présentée par la présente Convention, sous la « forme d'un dépôt en espèces, la sûreté sera consi- « dérée comme couvrant la pleine limite de sa res- « ponsabilité si le dépôt en espèces ou la garantie « atteignait une somme fixée en réduisant le montant « de la sûreté qu'il devait fournir pour la totalité de « ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de « moitié s'il en exploite trois ou un plus grand « nombre. »

La Convention a prévu l'éventualité d'un second accident et pour mettre les victimes de ce nouvel

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Vivent, rapporteur. — R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 800.

accident à l'abri de l'insolvabilité de l'exploitant d'aéronefs, elle décide : « ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation. »

Par ailleurs, aux termes de l'article 12, § 3, le dépôt en espèces et la garantie de banque doivent être, comme l'indemnité d'assurance, « affectés spécialement et par préférence au payement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention ».

CHAPITRE III

Conditions d'Exercice de l'Action en Responsabilité

Section I

PERSONNES RESPONSABLES

§ I

L'Exploitant

Lors des premières réunions du C. I. T. E. J. A., on avait adopté une responsabilité solidaire entre l'exploitant de l'aéronef, le propriétaire et l'auteur du dommage. Une telle disposition se justifiait pleinement à un moment où on n'avait pas encore arrêté un système de garanties susceptible de protéger efficacement les intérêts des tiers. Mais du jour où la C. I. T. E. J. A. eut mis sur pied un système de garanties, cette triple responsabilité perdait sa raison d'être et il valait mieux lui substituer un système à la fois plus simple et plus efficace.

L'article 4, alinéa 1er, pose en principe que seul l'exploitant est responsable, et l'alinéa 2 du même article définit ainsi l'exploitant de l'aéronef : « Toute personne qui a à sa disposition et fait usage pour son propre compte d'un aéronef. »

Cette définition [1] est aussi claire que possible. Elle est conforme à l'esprit de la Convention qui consacre le risque comme fondement de la responsabilité. C'est à celui qui tire profit de l'aéronef d'assumer la réparation des dommages. En pratique, lui seul peut vérifier par lui-même ou faire vérifier par ses employés le bon état de son appareil.

Comme les tiers n'ont d'autre moyen de connaître l'exploitant que de consulter les registres aéronautiques, l'alinéa 3 de l'article 4 précise : « Au cas où « le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre « aéronautique, le propriétaire est réputé être l'exploi- « tant jusqu'à preuve contraire. »

C'est une mesure de garantie pour les tiers qui ont ainsi la certitude de pouvoir identifier le propriétaire en consultant le registre aéronautique.

Il s'agit d'une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire (présomption *juris tantum*).

§ II

Responsabilité en cas d'usage illégitime de l'aéronef

L'article 5 de la Convention de Rome dispose : « Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en « a fait usage sans le consentement de l'exploitant

(1) Rapprocher cette définition de la notion d'exploitant en droit français. Cf. *Supra*, p. 59.

« répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a « pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illé- « gitime de son aéronef, répond solidairement avec « lui, chacun d'eux étant tenu dans les limites de la « présente Convention. »

Celui qui fait usage de l'aéronef sans le consentement du propriétaire sera, en principe, seul responsable. Mais si le tiers victime de l'accident parvient à démontrer que l'exploitant n'a pas pris toutes les précautions nécessaires. Il seront tous les deux solidairement responsables. Cette solution [1] est la seule conforme à l'équité, car il serait injuste de faire supporter les conséquences de l'accident à celui qui en a été la première victime, si celui-ci n'a rien à se reprocher.

Il s'en suit que si l'exploitant régulier a respecté les conditions de la Convention, seule sa responsabilité limitée sera engagée.

Si, au contraire l'exploitant régulier ne s'est pas conformé aux dispositions de la Convention, soit qu'il ait omis de prendre les sûretés prévues, soit qu'il ait commis une faute lourde, il sera personnellement responsable et d'une façon illimitée.

§ III

Recours de l'Exploitant contre l'auteur du dommage

La Convention a laissé à l'exploitant la faculté d'intenter lui-même un recours contre celui qui a provoqué l'accident. L'article 7 prévoit, en effet :

(1) Comparer cette solution avec celles proposées à la jurisprudence française en pareil cas. Cf. *Supra*, p. 72.

« Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la « question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura « ou non un recours contre l'auteur du dommage. »

La raison pour laquelle la Convention s'est contentée de mentionner ce recours sans apporter plus de précisions, réside dans ce fait que le recours pose quant à ses modalités des questions qui sont du ressort des lois nationales. La Conférence ne s'étant réunie que pour unifier les règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface, n'avait pas qualité pour légiférer sur cette question.

Quoi qu'il en soit, tout exploitant pourra exercer un recours, en se conformant aux conditions exigées par les différentes lois nationales.

Section II

CONDITIONS RELATIVES A L'INSTRUMENT DU DOMMAGE

§ I

Sens du terme « Aéronef »

Si, d'après l'article premier, tout dommage tombe sous le coup de la présente Convention par cela seul qu'il « provient de l'aéronef », la Conférence n'a donné aucune précision sur le sens exact qu'elle entendait donner au terme « aéronef ». Il y a là une omission regrettable car les juges devront pour interpréter cette expression s'en référer aux différentes

lois nationales. Le sens du terme « aéronef » variera donc suivant les législations.

Aussi est-il à souhaiter que le C. I. T. E. J. élabore un texte donnant une définition précise de l' « aéronef ». En attendant que soit intervenue une mesure de ce genre, la meilleure façon de tendre à l'unité d'interprétation désirable en cette matière serait de s'en rapporter au sens donné à cette expression par la Convention d'octobre 1919.

§ II

Quand un aéronef est-il « en vol » au sens de la Convention de Rome ?

L'article 2, alinéa premier, précise : aéronef « en vol ». Faut-il en déduire qu'un accident causé par un aéronef roulant sur le sol ne tomberait pas sous le coup de la présente Convention?

Cette interprétation semblerait au premier abord d'autant plus plausible que l'on ne retrouve plus dans le texte de la Convention le terme « en manœuvre » qui faisait partie du texte du Projet de Convention. Mais il ressort des débats de la Conférence, d'une part qu'elle a supprimé le terme « en manœuvre » parce qu'il était imprécis et aurait pu susciter des interprétations différentes, d'autre part que l'expression « en vol » ne doit pas être prise dans un sens restrictif.

D'après M. Vivent, « le risque doit être couvert du début absolu de l'opération de départ, c'est-à-dire du

moment où l'avion quitte son hangar, jusqu'au moment où il y retourne » [1].

Le délégué belge, M. de Vos, dont l'intervention a entraîné la modification du texte du Projet de Convention, est d'avis que la responsabilité objective doit jouer « du moment que le moteur est en mouvement, même quand il se trouve dans son hangar » [2].

Le paragraphe 3 de l'article 2 du reste, précise ainsi la portée de l'alinéa premier du même article : « L'aéronef est considéré comme en vol du début des « opérations du départ jusqu'à la fin des opérations « d'arrivée ». Le sens de ces interventions ainsi que la rédaction de l'article, paragraphe 3, ne laissent place à aucun doute à ce sujet : l'expression « aéronef en vol » doit être interprétée d'une façon large et extensive. Il suffira que le moteur de l'avion ait été mis en mouvement pour que la responsabilité objective soit applicable.

Par contre, ne tomberait pas sous le coup de la présente Convention l'accident qui aurait été provoqué par un avion roulant sur le sol s'il est mu par une force qui lui est étrangère.

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 562.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A., p. 561.

Section III

CONDITIONS RELATIVES AU DOMMAGE

§ I

Tous les dommages doivent-ils donner lieu à réparation?

Tous les dommages doivent-ils indifféremment donner lieu à réparation ou convient-il d'exclure du cadre de la présente Convention ceux qui n'auraient pas été la suite d'un accident?

Cette question a été soulevée au cours des travaux de la Conférence par M. Richter[1]. Le délégué allemand, en effet, développa un amendement tendant à limiter la responsabilité objective au cas seulement où un accident d'aviation aurait été à l'origine du dommage subi. Par contre, au cas où le dommage aurait été occasionné par le passage répété d'aéronefs, sans qu'il y ait eu accident, la responsabilité objective n'entrerait pas en jeu et la Convention de Rome ne serait pas applicable.

Cette suggestion provoqua un échange de vues intéressant entre divers membres de la Conférence et en particulier entre MM. Richter et Ripert.

---

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Richter. — R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 552 et suiv.

Pour ce dernier, peu importe que le dommage se soit produit ou non à la suite d'un accident. « L'article 1er établit la responsabilité exceptionnelle objective pour les dommages à cause du caractère particulier de l'exploitation et du danger que courent les personnes ou les biens qui se trouvent à la surface » [1]. Dès lors il n'y a pas lieu de distinguer. Tout dommage doit entraîner réparation aux seules conditions suivantes : que son existence soit établie et qu'il existe bien une relation de cause à effet entre le dommage subi et le vol de l'aéronef. Et M. Ripert de citer à l'appui de son argumentation l'espèce dont était saisi alors un tribunal français. Un propriétaire, dont les terres étaient survolées par des aéronefs appartenant à une Compagnie italienne, avait intenté contre cette dernière une action en dommages-intérêts, se plaignant que le passage régulier des aéronefs avait fait fuir le gibier et en particulier le canard sauvage. Dans ce cas, d'après M. Ripert, le juge devra examiner si la prétention du propriétaire est fondée, c'est-à-dire s'il a vraiment subi un préjudice et s'il existe une relation entre ce préjudice et les évolutions des aéronefs et, dans l'affirmative, il devra accorder la réparation du préjudice subi. Cette interprétation de M. Ripert fut approuvée par la Conférence.

M. Richter ayant obtenu l'assurance que la responsabilité du navigateur aérien ne serait pas encourue de plein droit, mais qu'en tout état de cause, le bien-fondé de la demande serait laissé à l'appréciation du juge, se déclara satisfait et retira son amendement.

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Ripert. — R. G. D. A. 1933, p. 553.

C'est de cette discussion qu'est sorti l'article 2, alinéa 1er, dans sa forme actuelle : « Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi et qu'il provient de l'aéronef. »

Les navigateurs aériens sont donc responsables, aux termes de la Convention de Rome, de tous les dommages qu'ils peuvent occasionner aux tiers à la surface.

Ajoutons que la distinction proposée par M. Richter aurait suscité dans la pratique de multiples controverses en raison de l'imprécision de la notion d'accident, de la difficulté d'en donner une définition satisfaisante et partant de la diversité d'interprétation à laquelle, suivant les législations, le terme « accident » aurait donné lieu.

§ II

A quelle législation convient-il de se référer pour apprécier le dommage ?

A quelle législation convient-il de se référer pour apprécier le dommage? Telle est la question qu'a soulevée devant la Conférence un amendement de la Délégation Néerlandaise présenté par M. Kosters [1].

Cet amendement avait une portée limitée. Il ne visait, en effet, que le problème des ayants-droit et était ainsi conçu :

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A., 1933. Tome II, p. 555.

« En cas de décès, de blessure ou d'infirmité d'une « victime de l'accident, la question de savoir si le décès « ou la blessure, ou l'infirmité fait naître une action « en réparation et, si oui, en faveur de quelles per- « sonnes, est réglée par la loi de l'Etat où l'accident a « eu lieu.

« Si la victime se trouve au moment de l'accident à « bord d'un navire battant la haute-mer, la loi du « pavillon s'applique à cet égard. »

M. Kosters, intervenant au nom de la Délégation Néerlandaise, fit ressortir comment les législateurs résolvaient différemment le problème des ayants-droit : telle législation en cas de décès de la victime reconnaîtra le droit à une indemnité pour préjudice moral, telle autre ne reconnaîtra le droit à une indemnité qu'à des personnes limitativement énumérées; encore le nombre des personnes pourra-t-il varier d'une façon sensible suivant les législations. Le plus sûr moyen de parer aux inconvénients que comporte cet état de choses serait, pour M. Kosters, de s'en remettre à la « *lex delectii commissii* » du soin de déterminer les personnes qui seraient admises à se prévaloir de la présente Convention.

L'argumentation de M. Kosters paraît justifiée. Toutefois, l'amendement de la Délégation Néerlandaise aurait gagné à être posé sur un terrain plus général. C'est à la « *lex delectii commissii* » et non à la « *lex fori* » qu'il conviendrait de s'en référer toutes les fois qu'il s'agit d'apprécier un dommage. Ne convient-il pas d'avoir égard au milieu social dans lequel un accident s'est produit et la « *lex delectii commissii* » n'est-elle pas la plus qualifiée à cet effet?

Quoi qu'il en soit, l'amendement hollandais ayant été repoussé par la Conférence, c'est à la « *lex fori* », à la loi du Tribunal saisi qu'il faudra s'en référer pour apprécier le dommage et connaître les personnes qui seront fondées à engager l'action en réparation.

Section IV

A QUELLES CONDITIONS LA VICTIME POURRA-T-ELLE SE PREVALOIR DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION ?

§ I

Que faut-il entendre par « tiers » ?

Au sens de la Convention de Rome, est tiers toute personne étrangère à l'exercice de la navigation aérienne. En conséquence, ceux qui sont liés à l'exploitant d'aéronefs par un contrat quelconque (contrat de transport ou de travail) ne pourront se prévaloir des dispositions de la Convention de Rome. La situation des premiers a été réglementée par la Convention de Varsovie. Quant aux seconds, ils pourront invoquer la législation appliquée par leur loi nationale aux accidents du travail.

Que se passera-t-il si un ouvrier lié par un contrat de travail à une Compagnie de son pays prête ses services à une Compagnie étrangère et est blessé par un avion appartenant à cette Compagnie? Ce serait le cas d'un ouvrier lié par un contrat de travail avec la Société Farman et qui assurerait sur l'aérodrome du Bourget le déchargement d'un avion appartenant à la

Luft Hansa, ou inversement celui d'un ouvrier allemand préposé de la Luft Hansa qui, sur l'aérodrome de Berlin, travaillerait pour le compte de Farman. Dans de telles conditions, cet ouvrier pourrait-il invoquer en sa faveur les dispositions de la Convention de Rome ou devrait-il au contraire se prévaloir des clauses de son contrat de travail? Cette question a été soulevée, au cours des travaux de la Conférence, par M. Gruenbaum [1], délégué autrichien. De la discussion qui s'est engagée à ce sujet, il ressort qu'en pareil cas, on devra faire appel à la législation sur les accidents du travail.

§ II

Comment interpréter l'expression « à la surface » ?

Les tiers pour bénéficier des dispositions de la présente Convention doivent se trouver à la surface, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas avoir quitté la terre. La personne qui, à bord d'un aéronef, serait victime d'un accident causé par un autre aéronef, ne pourrait invoquer en sa faveur les dispositions spécialement protectrices des intérêts des tiers édictées par la Convention de Rome, même si l'aéronef à bord duquel se trouvait cette personne était situé au-dessous de l'aéronef qui a provoqué l'accident.

M. Panié [2] avait, au nom de la Délégation Italienne, proposé d'ajouter aux mots « à la surface » les mots

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 562.

(2) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de M. Panié. — R. G. D. A. 1933, Tome II, p. 566. p. 566.

« ou au-dessous ». M. Engstrœmer, délégué suédois, avait même suggéré d'étendre les dispositions au cas où l'accident serait provoqué par un aéronef évoluant au « dessus ».

Mais la proposition italienne, n'avant recueilli que peu d'adhésions parmi les membres de la Conférence, fut retirée par son auteur. Cette proposition n'avait d'ailleurs pas place dans le texte de la Convention de Rome. En effet, la rigueur dont a témoigné la Convention à l'égard des navigateurs aériens s'explique plus encore par l'inégalité de situation existant entre les navigateurs aériens et les tiers que par la gravité des dangers que la navigation aérienne fait courir aux tiers. Les tiers à la surface, s'ils peuvent avoir à souffrir des évolutions d'aéronefs, ne pourront que tout à fait exceptionnellement être pour ces derniers causes de dommages. Mais la situation est différente lorsqu'un accident a été causé par un aéronef en vol à une personne à bord d'un autre aéronef en vol. La personne lésée fait elle-même usage d'une chose aussi dangereuse que celle qui a occasionné le dommage [1]. Il y a réciprocité de risques entre les deux appareils. Dès lors, il n'y a plus de raisons de la faire bénéficier des dispositions très favorables que la Convention de Rome a prises en faveur des tiers.

C'est sur cette considération que s'est appuyé le Rapporteur pour combattre le texte proposé par la Délégation Italienne. Pour M. Ambrosini [2] « le cas du dommage causé par un aéronef à un autre aéronef

(1) Voir dans ce sens les interventions de M. Kosters et de M. de La Pradelle. — R. G. D. A. 1933, Tome II, p. 567 et 602.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 567.

en vol est plus proche du cas de l'abordage que du cas des dommages causés à la surface ». L'opinion de M. Ambrosini devait du reste être consacrée, puisque la neuvième Session du C. I. T. E. J. A. réunie à Berlin pour étudier un avant-projet de Convention relatif à l'abordage, après avoir dans son article 1er défini ainsi qu'il suit l'abordage [1], « on entend par abor- « dage aérien toute collision survenue pour une cause « quelconque entre deux ou plusieurs aéronefs », précise dans son article 2, alinéa 2, que la notion d'abordage s'applique non seulement au cas de collision entre aéronefs, mais dans le cas où un aéronef en mouvement cause un dommage à un autre aéronef évoluant au-dessous ou plus haut que lui. »

§ III

Les personnes ayant pénétré à l'intérieur d'un aérodrome peuvent-elles se prévaloir des dispositions de la Convention de Rome ?

Sir Brown reprenant au nom de la Délégation Britannique [2] un vœu formulé par la Chambre de Commerce Internationale [3] développa un amendement qui tendait à établir une distinction entre les

(1) Cf. R. G. D. A. 1934, p. 772.

(2) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. — Intervention de Sir Brown. — R.G.D.A. 1933. Tome II, p. 570.

(3) Voir le rapport du Major K. M. Beaumont présenté au Comité des Transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale sur le projet de convention relatif à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 503.

dommages survenus à l'intérieur et ceux survenus à l'extérieur d'un aérodrome. Seuls les premiers donneraient lieu à une responsabilité de plein droit de l'exploitant. Quant aux seconds, s'ils n'étaient pas arrivés à des individus liés à l'exploitant d'aéronefs par un contrat de transport ou de travail, ils seraient soumis à un règlement juridique spécial, permettant au navigateur aérien de se libérer en établissant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir l'accident.

Suivant l'argumentation du délégué britannique, les personnes qui auraient pénétré à l'intérieur d'un aérodrome, ne seraient plus étrangères à la navigation aérienne, par conséquent elles ne devraient plus être considérées comme des tiers : les ouvriers qui travaillent à l'intérieur d'un aérodrome sont liés par un contrat de travail. Il va de soi qu'un ouvrier victime, durant son travail, d'un accident sur un aérodrome devra faire appel à la législation sur les accidents du travail. De même, les passagers blessés sur un aérodrome, avant de prendre le départ, « se trouvent dans la condition prévue par l'article 20 de la Convention de Varsovie ». Quant aux autres personnes accidentées à l'intérieur d'un aérodrome, d'après le délégué britannique, elles auraient, en pénétrant sur le terrain, accepté, en pleine connaissance de cause, les risques que comporte la navigation aérienne et ne seraient plus admises à revendiquer en leur faveur les dispositions prévues par la Convention de Rome dans l'intérêt des tiers.

La proposition britannique reposait sur une idée contestable en soi. Conscience de risque n'est pas synonyme d'acceptation de risque. Sans doute un

piéton qui s'engage sur une route peut-il avoir conscience des dangers qu'il encourt. Mais dira-t-on que, parce qu'il en a eu conscience, il les a acceptés? De même quand un individu pénètre sur un aérodrome pour accompagner un voyageur, quand un spectateur assiste à un meeting aérien, il n'y a pas de sa part à proprement parler acceptation de risques, mais plutôt simple conscience des risques encourus. Une semblable disposition n'entraînerait-elle pas des résultats à l'opposé de ceux qu'on se proposait d'atteindre? Sans doute, dans l'esprit de ses auteurs, était-elle destinée à alléger les charges pesant sur la navigation aérienne et notamment à diminuer le montant des primes d'assurance. Mais n'y aurait-il pas paradoxe à priver ceux qui s'intéressent à la navigation aérienne des avantages accordés à ceux qui lui sont étrangers?

En outre, comme l'a fait observer le délégué belge, M. de Vos [1], « comment délimiter les aérodromes? Par exemple, dans le domaine maritime, pour les hydroplanes? »

Ces critiques formulées à l'encontre de la proposition britannique ont déterminé son rejet par la Conférence.

Il n'y a donc pas lieu de distinguer suivant que le dommage a été causé à l'intérieur ou en dehors de l'aérodrome. Dans l'un comme dans l'autre cas, l'exploitant sera responsable de plein droit et ne pourra s'exonérer qu'en établissant la faute de la victime, conformément aux dispositions prévues par la Convention.

---

(1) Cf. Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 571.

Section V

CONDITIONS DE PROCEDURE

§ I

Compétence

Devant quels tribunaux le demandeur pourra-t--il introduire sa demande? L'article 16 répond ainsi à cette question : « Pour connaître des actions en « réparation des dommages sont compétentes dans la « limite des Hautes Parties Contractantes au choix « du demandeur l'autorité judiciaire du domicile du « défendeur et celle du lieu où a été causé le « dommage, sans préjudice de l'action directe du « tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait « être exercée. »

En laissant au demandeur la liberté du choix entre le tribunal du domicile du défendeur et celui du lieu de l'accident, la Convention de Rome n'a fait qu'appliquer, à un cas particulier, un principe reconnu par le droit commun en matière d'actes illicites. En matière d'actes illicites, en effet, il s'agit de prouver la responsabilité d'un tiers, c'est-à-dire d'un individu qui, jusqu'au moment du jugement, n'est lié au demandeur par aucune obligation. Il convient donc de lui laisser toute facilité de s'exonérer de la responsabilité qu'on prétend faire peser sur lui. Or, c'est précisément devant ces tribunaux (tribunal du domicile du défendeur et celui du lieu de l'accident) qu'il pourra le plus aisément établir sa défense.

Toutefois, les dispositions de l'article 16, relatives à la compétence, comportent un grave inconvénient pour les victimes d'accident d'aviation. La Conférence ayant repoussé la proposition de la Délégation Suisse [1] qui tendait à rendre exécutoire dans chacun des Etats signataires tout jugement rendu sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes, il s'en suivra que la victime d'un accident qui a obtenu un jugement devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du lieu de l'accident sera parfois obligée, pour obtenir le paiement de son indemnité, de requérir un nouveau jugement devant le tribunal du lieu de constitution de la sûreté. Aussi M. Babinski [2], délégué polonais, proposa-t-il de rendre compétent le tribunal du pays d'immatriculation de l'aéronef : « Ce for, qui correspondra au lieu de constitution de la sûreté, sera normalement le plus efficace ».

L'amendement polonais fut repoussé. Sans doute aurait-il perdu sa raison d'être si la Conférence avait institué le recours direct de la victime contre l'assureur. Mais en attendant que l'action directe ne soit reconnue, la compétence du lieu d'immatriculation n'en demeurait pas moins une mesure de protection susceptible de sauvegarder, de façon efficace, les intérêts des victimes vis-à-vis du constituant de la sûreté.

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 532.

(2) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 740.

§ II

Notification préalable

Aux termes de l'article 6 du Projet de Convention : « Lorsqu'il y a plusieurs victimes de dommages dans « le même accident, les intéressés doivent faire valoir « leurs droits dans le délai maximum de six mois à « compter du jour de l'accident; ce délai écoulé, il « sera valablement procédé au règlement des indem- « nités et les dits intéressés ne pourront exercer leurs « droits que sur le montant qui n'aurait pas été « distribué. »

Ainsi ce texte n'exigeait une notification préalable qu'au cas où plusieurs personnes étaient victimes du même accident. Et encore, dans ce cas, le seul effet du défaut d'observation de cette formalité était d'empêcher le créancier négligent de concourir avec des créanciers plus diligents sur les sommes qui auraient déjà été réparties. Ces tiers n'en conservaient pas moins leurs droits sur les sommes non distribuées.

Mais à la demande de plusieurs délégations, de la Délégation Allemande et de la Délégation Britannique notamment, la Conférence fut amenée à examiner s'il ne conviendrait pas de rendre obligatoire cette notification préalable, même au cas où il n'y aurait qu'un tiers lésé, étant stipulé que le défaut de notification entraînerait, pour la victime négligente, la déchéance de ses droits. Ce court délai imparti à la victime pour prévenir l'exploitant d'aéronefs aurait eu l'avantage certain de mettre celui-ci au courant de dommages qu'il peut parfois ignorer — au cas, par exemple, où un objet tombé de l'appareil aurait pro-

voqué un accident à son insu — et de lui faciliter ainsi la contre-épreuve. Il était normal que la Délégation Britannique, attachée au principe du recours direct de la victime contre l'assureur, tînt à rendre obligatoire cette notification préalable. En effet, si l'on admet le recours direct de la victime contre l'assureur, la notification préalable s'impose pour mettre l'assureur au courant des dommages provoqués par l'appareil.

Mais le recours direct ayant été écarté par la Conférence [1] et renvoyé pour étude à la prochaine session du C.I.T.E.J.A., l'un des principaux arguments en faveur de la notification préalable obligatoire tombait. Aussi la Convention de Rome adopta-t-elle en cette matière un texte conforme dans son esprit à l'article 6 du Projet, texte ainsi libellé :

« Article 10. — 1° Les personnes qui ont subi des « dommages dans le même accident doivent faire « valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations « dans le délai maximum de six mois à compter du « jour de l'accident;

« 2° Ce délai écoulé, il sera valablement procédé « au règlement des indemnités, les intéressés ayant « laissé écouler le délai sus-visé sans faire valoir leurs « droits ou notifier leurs réclamations ne pourront « exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait « pas été distribué ».

Ainsi le défaut de notification n'a aucun effet dans les rapports entre la victime et l'exploitant d'aéronefs. Il n'en comporte que dans les rapports des tiers lésés

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence. R. G. D. A. 1933. Tome II, p. 772.

entre eux, puisque le créancier négligent ne sera pas fondé à réclamer aux tiers plus diligents que lui la part qui aurait pu lui revenir dans les sommes distribuées.

§ III

Prescription

L'adoption par la Convention de Rome d'un court délai de prescription s'imposait : on a peine à imaginer un tiers attendant trente ans à se retourner contre l'exploitant d'aéronefs, ou découvrant au bout de la trentième année qu'il a subi un préjudice du fait d'un avion quelconque. Le droit d'intenter une action dans ces conditions serait d'ailleurs purement illusoire, étant donné les difficultés que recontrerait la victime pour établir les circonstances de l'accident.

La nécessité d'impartir aux tiers un court délai pour se prévaloir de leurs droits n'échappa pas aux membres du C. I. T. E. J. A. L'article 14 du Projet de Convention stipule, en effet : « Ces actions se « prescrivent par deux ans à compter du jour du « dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a « pu avoir connaissance soit du dommage, soit de « l'identité de la personne responsable, la prescription « commence à courir du jour où elle en a eu connais- « sance, etc... »

De cette façon, les intérêts des tiers étaient sauvegardés, puisqu'ils avaient deux ans pour faire valoir leurs droits et qu'au cas où ils n'auraient pas eu connaissance des dommages subis, le délai de prescription ne commencerait à courir que du jour où ils

en auraient eu connaissance. D'autre part, le Projet mettait les exploitants à l'abri des réclamations tardives de la part des tiers en imposant à ceux-ci un délai relativement court, passé lequel leur réclamation ne serait plus valable.

Mais la Conférence n'ayant pas jugé opportun de rendre obligatoire la notification préalable, plusieurs délégués intervinrent dans le sens d'une réduction du délai de prescription. Il importait, en réduisant ce délai, de mettre les navigateurs aériens à l'abri des demandes inconsidérées et de faciliter leur défense.

Aussi la Convention, tout en reprenant le texte du Projet, a-t-elle encore réduit les délais prévus par celui-ci [1]. En effet, aux termes de l'article 17 de la Convention : « 1° Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du « dommage, soit de l'identité de la personne respon- « sable, la prescription commence à courir du jour « où elle a pu en avoir connaissance »;

« 2° Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois « ans, à partir du jour où le dommage a été causé ».

L'alinéa 3 du même article dispose, en outre : « Le « mode de calcul de la prescription ainsi que les « causes de suspension et d'interruption de la pres- « cription sont déterminés par la loi du tribunal « saisi ».

(1) Rapprocher ce court délai de la prescription trentenaire du droit français.

§ IV

Réduction des indemnités en cas de dépassement du maximum prévu

La responsabilité de l'exploitant d'aéronefs étant limitée, il importait qu'en cas de pluralité de victimes, la totalité des sommes allouées ne puisse dépasser le maximum prévu par la Convention. C'est de cette considération que s'inspire la rédaction de l'article 9 déjà cité : « Si plusieurs personnes ont « subi des dommages dans le même accident et si la « somme globale à payer à titre de réparation dépasse « la limite maxima prévue à l'article 8, il y a lieu de « procéder à la réduction proportionnelle du droit de « chacun de façon à ne pas dépasser dans l'ensemble « les limites susdites. »

Si toutes les victimes intentent leur action devant le même tribunal, le juge procédera sans difficulté à la réduction proportionnelle du droit de chacun; les intéressés qui n'auraient pas, conformément aux dispositions de l'article 10, alinéa 1er, « fait valoir « leurs droits ou notifié leurs réclamations à l'exploi- « tant dans le délai maximum de six mois », ne pourraient concourir avec d'autres créanciers; ils ne pourraient exercer leurs droits que sur les sommes qui n'auraient pas été distribuées. »

Mais qu'adviendra-t-il si les victimes portent leur demande devant des tribunaux différents? Aux termes de l'article 11 : « Si différents tiers lésés agissent, en « vertu des dispositions des articles précédents et de « l'article 16 devant des juridictions situées dans des

« pays différents, le défenseur peut, devant chacune « d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et « créances, en vue d'éviter que les limites de sa res- « ponsabilité ne soient dépassées. »

Cette solution n'est pas à l'abri de toute critique. Les victimes ne seront peut-être pas traitées sur le pied d'égalité désirable; selon toute probabilité, la victime qui aura, la première, obtenu un jugement en sa faveur sera la plus favorisée; sans doute le défendeur pourra-t-il faire état, en cours d'instance, des réclamations qui lui auront été notifiées; mais le jugement peut intervenir avant qu'il n'ait eu connaissance de toutes les réclamations qui pourront lui être faites. D'autre part, le juge le premier saisi sera naturellement enclin à sous-estimer les réclamations qui lui auront été communiquées par le défendeur; le second juge, au contraire, sera obligé de tenir compte de l'indemnité accordée par le premier : en aucun cas, il ne pourra accorder une indemnité supérieure à la différence existant entre celle accordée par le premier jugement et le chiffre maximum arrêté par la Convention.

Il eût été souhaitable que la Conférence adoptât une procédure qui répartit les indemnités allouées en cas de dépassement du maximum prévu par la Convention. La Délégation Néerlandaise avait déposé une proposition dans ce sens [1]. Malheureusement, la Conférence repoussa cet amendement, estimant que l'organisation d'une procédure de répartition sortirait du cadre de la Convention.

---

(1) R. G. D. A. 1933. Tome II., p. 528.

Section VI

DES LIMITES DE LA CONVENTION ET DE QUELQUES CONDITIONS PARTICULIERES RELATIVES A SON APPLICATION

§ I

Dans l'espace

La Convention ne s'applique pas au cas où un aéronef cause un dommage dans le pays où il est immatriculé [1]. Dans ce cas, c'est la législation interne qui entre en vigueur. Supposons qu'un avion appartenant à une Compagnie Française provoque un accident dans les limites du territoire français. Le tribunal, saisi d'une affaire de ce genre, pourra appliquer les dispositions de la loi française relative aux accidents d'aéronefs. Cependant il est évident que, lorsque la présente Convention aura reçu application, chaque Etat aura la faculté de conformer sa propre législation en matière de Droit Aérien aux dispositions prévues par la Convention de Rome. Il est même souhaitable qu'alors les diverses législations s'engagent résolument dans cette voie. De cette

(1) Article 20. 1° La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante; 2° L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de la dite Haute Partie Contractante pour le quel cette dernière est partie à la Convention.

façon, sera franchie une nouvelle étape vers l'unification du Droit Aérien.

Le juge, dans l'interprétation qu'il donnera de la Convention Internationale, devra appliquer des notions juridiques de droit interne et les règles de conflit propres à sa loi nationale, l'objet de la Convention de Rome n'étant pas le règlement des conflits de lois, ni la création de règles conventionnelles qui dans les Etats signataires se seraient substituées aux dispositions de droit interne, mais « l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface ».

§ II

Dans le temps

L'article 24 contient des dispositions relatives à la ratification de la Convention. Il est ainsi conçu : « 1° La « présente Convention sera ratifiée. Les instruments « de ratification seront déposés aux archives du « Ministère des Affaires Etrangères du Royaume « d'Italie qui en notifiera le dépôt à chacun des Gou- « vernements intéressés.

« 2° Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été « effectué, la Convention entrera en vigueur entre « les Hautes Parties Contractantes qui l'auront rati- « fiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la « cinquième ratification. Chaque ratification dont le « dépôt sera effectué ultérieurement produira ses « effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

« 3° Il appartiendra au Gouvernement du Royaume « d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements

« intéressés la date de l'entrée en vigueur de la « présente Convention ».

Si la Convention a été votée par tous les délégués des Gouvernements représentés à la Conférence de Rome, sauf par le délégué de l'U. R. S. S. qui a déclaré devoir en référer à son gouvernement, à notre connaissance elle n'a été ratifiée que par un seul Gouvernement, celui de la République Espagnole à la date du 28 juin 1934 [1]. Le principal obstacle à la ratification de la Convention a été la question du recours direct des tiers contre les Compagnies d'assurance : l'accord n'avait pu être réalisé sur ce point au sein de la Conférence malgré la constitution d'un Comité chargé de rechercher un terrain d'entente [2]. Avant de se séparer, la Conférence avait émis le vœu que soit étudiée par le C. I. T. E. J. A. la mise au point d'une police-type d'assurance renfermant les clauses restrictives de responsabilité qu'aurait pu insérer l'assureur. De cette façon auraient été précisés les droits des tiers vis-à-vis de l'assureur. Jusqu'à présent, il n'est pas intervenu d'accord à ce sujet. Dernièrement le Gouvernement français [3] a demandé que soit envisagé par la quatrième Conférence de Droit Privé Aérien réunie à Paris en mai 1937, l'établissement d'une police-type d'assurance.

La Convention demeure ouverte à tous les Etats qui n'ont pas pris part à son élaboration. L'article 25 dispose, en effet : « 1° La présente Convention après « son entrée en vigueur sera ouverte à l'adhésion. »

---

(1) Communication du Ministère de l'Air, novembre 1936.
(2) Cf. *Supra*, p. 134.
(3) Communication du Ministère de l'Air, novembre 1936.

« 2° L'adhésion sera effectuée par une notification « adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, « qui en fera part à chacun des gouvernements « intéressés. »

« 3° L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix « jours après la notification faite au Gouvernement « du Royaume d'Italie. »

Dans l'article 27, en même temps qu'elle laissait la possibilité à un état donné de soustraire à l'application de la présente Convention une partie de son territoire, la Conférence prévoyait et organisait les conditions dans lesquelles pourrait intervenir la dénonciation de la Convention. L'article 27 dispose, en effet : « 1° Les Hautes Parties Contractantes « pourront, au moment de la signature, du dépôt des « ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que « l'acceptation qu'elles donnent à la présente Conven- « tion ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie « de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre- « mer, territoires sous-mandat, ou tout autre terri- « toire soumis à leur souveraineté, autorité ou « suzeraineté. »

« 2° Les Hautes Parties Contractantes pourront « ultérieurement notifier au Gouvernement du « Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre appli- « cable la présente Convention à l'ensemble ou à toute « partie de leurs colonies, protectorats, territoires « d'outre-mer, territoires sous-mandat, ou tout autre « territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou « suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration origi- « nelle. »

« 3° Elles pourront, à tout moment, notifier au « Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles enten- « dent voir cesser l'application de la présente « Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs « colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, terri- « toires sous mandat, ou tout autre territoire soumis « à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté. »

« 4° Le Gouvernement du Royaume d'Italie noti- « fiera à chacun des Gouvernements intéressés les « notifications faites conformément aux deux alinéas « précédents ».

Aux termes de l'article 28 : « Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence. »

Ces mesures devraient rallier à la Convention de Rome les suffrages des plus hésitants puisque tout Etat qui a adhéré à la Convention conserve la possibilité soit de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, soit de faire cesser l'effet de la présente Convention en notifiant son désistement au Gouvernement du Royaume d'Italie.

CONCLUSION

Dans le discours de clôture de la Conférence, M. Amedeo Giannini, qui avait présidé à ses travaux, jugeait ainsi l'œuvre accomplie : « Est-ce que nous pouvons considérer les conclusions de notre travail comme idéales? Je réponds tout de suite : non. Mais il faut bien se souvenir que le travail de codification pour d'autres matières se poursuit depuis plusieurs dizaines d'années. Il y a quelques-unes des matières pour lesquelles on travaille depuis soixante-dix ans. La codification du droit aérien demande naturellement elle aussi du temps. Mais nous pouvons bien dire que pour le droit aérien on a marché avec une certaine vitesse et d'autant plus, si l'on considère la nouveauté des problèmes qui se présentaient et qui ne permettaient d'appliquer dans le droit aérien les Instituts juridiques traditionnels qu'avec de profonds changements. C'est pour cela que nous ne pouvions faire que des essais. Je crois que, comme premier essai, nous avons fait deux bonnes conventions [1]. »

Cette appréciation du Président de la Conférence nous apparaît judicieuse. Elle met en relief les mérites

(1) La Conférence adopta également une Convention : « Pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs. »

de la Convention, sans méconnaître les lacunes qu'elle peut renfermer.

Il est possible de relever des imperfections dans l'œuvre accomplie par la Conférence de Rome, encore que ces imperfections portent moins sur l'ensemble du système établi par la Convention que sur des points de détail et que, le plus souvent, elles aient été perçues par les membres de la Conférence qui ont tout tenté pour les faire disparaître, mais qui, en définitive, ont jugé préférable d'aboutir à un accord, même imparfait, plutôt que d'avoir à enregistrer un échec susceptible de compromettre la cause de l'unification du droit aérien. On peut regretter que la Convention n'ait pas donné force exécutoire aux jugements rendus à l'étranger, que n'ait pas été organisée une procédure de répartition fixant l'indemnité à laquelle chacun aurait droit au cas où les victimes d'un même accident porteraient leurs réclamations devant des tribunaux différents. On peut encore faire grief à la Convention de n'avoir pas institué le recours direct des tiers contre l'assureur. C'est, en effet, le principal obstacle à la ratification de la Convention. Cependant, ainsi que nous l'avons signalé, l'importance de cette dernière question en particulier n'a pas échappé aux membres de la Conférence. Une autre lacune de la Convention est d'avoir écarté tout ce qui peut ressembler à un règlement de conflits de lois, bien qu'à plusieurs reprises certains délégués aient sollicité la Conférence de s'engager dans cette voie. Au lieu de préciser quelle sera la loi applicable à un cas donné, la Conférence a jugé préférable de s'en rapporter sur ce point à la loi du Tribunal saisi. Du moins, les discussions qui se sont élevées à ce sujet ont-elles

présenté l'avantage de contribuer à dégager des principes d'ordre général, dont s'inspirent les législations internes dans leur règlement de conflits de lois. Cependant, il semble que, dans un but d'unification, la Conférence aurait pu édicter des règles précisant quelle serait la loi applicable dans un cas donné, car en laissant compétence en cette matière à la loi du Tribunal saisi, elle permet à la victime d'exercer indirectement une influence sur l'issue du procès.

D'autre part, le juge du Tribunal saisi appliquera une loi déterminée en vertu d'une règle de conflit propre à sa législation et il est à craindre qu'il ne soit trop facilement enclin à écarter telle ou telle disposition d'une loi étrangère sous prétexte d'incompatibilité avec sa loi nationale. La compétence laissée par la Convention en matière de conflit de lois à la loi du Tribunal saisi aura sans doute des conséquences fâcheuses qui auraient pu sinon disparaître, du moins être sensiblement atténuées, si la Convention avait prévu des règles formelles et précises : si le juge, pour déterminer la loi applicable, devait se référer, non plus à sa propre législation, mais aux règles édictées par la Convention.

Ces quelques critiques adressées à la Convention ne doivent pas faire oublier l'œuvre accomplie et les difficultés surmontées par les délégués qui ont participé aux travaux tant du C. I. T. E. J. A. que de la Conférence de Rome. Il s'agissait pour eux de rapprocher des points de vue différents, parfois même opposés, aussi bien dans l'ordre théorique que pratique. Ils ont eu le grand mérite de faire aboutir dans un laps de temps relativement court un texte des plus cohérents au point de vue juridique et dont

l'adoption ne peut présenter que des avantages pour les navigateurs aériens et pour les tiers.

Cette réussite de la Conférence est loin d'être par elle-même un élément négligeable. Mais il y a plus : les heureux résultats obtenus par la Conférence dépassent, pour ainsi dire, le cadre de la Convention de Rome et doivent constituer un précieux encouragement pour les futurs essais de codification internationale. Ils prouvent que la diversité des théories et même des intérêts en présence n'est pas un obstacle infranchissable au succès d'une codification internationale, lorsque les membres des diverses délégations sont animés d'un égal esprit de collaboration.

⁂

Pour terminer cette étude, nous nous permettrons de formuler deux vœux, le premier : que la Convention de Rome soit ratifiée dans le plus bref délai possible, car une législation unifiée, même si elle comportait quelques imperfections, constituerait un gros progrès sur la diversité des droits en vigueur.

Mais l'unification du droit écrit serait peu de chose si elle ne s'accompagnait de celle du droit vivant. Or, le jour où la Convention sera entrée en application, des différences apparaîtront presque inéluctablement entre les jurisprudences des divers Etats. Aussi notre second vœu sera celui-ci : qûe soit instituée une juridiction internationale pour atténuer ces divergences dans la mesure du possible. Il ne pourrait s'agir d'une juridiction chargée de trancher en dernier ressort les litiges nés de l'application du droit privé aérien. Les Etats répugneraient trop aux consé-

quences d'une telle institution qui porterait atteinte à leur autonomie judiciaire. Le rôle de cet organisme se limiterait, ainsi que l'avait suggéré la Délégation Française à la Conférence de Rome, « à donner son avis et son interprétation sur les textes des conventions internationales de droit privé aérien, lorsqu'elle en serait sollicitée par l'intermédiaire d'une Administration publique ou d'un organisme international, sans qu'il soit porté atteinte au droit propre d'interprétation au pouvoir judiciaire, lorsque celui-ci sera saisi d'un différend [1].

(1) Compte rendu des Travaux de la Conférence R. G. D. A., 1933. Tome II, p. 833.

Vu :
Le Président de la Thèse :
Roger LENOAN.

Vu :
Le Doyen :
J. THÉLOHAN.

Vu et permis d'imprimer :
Rennes, le 10 juillet 1937
Le Recteur :
DAVY.

BIBLIOGRAPHIE

AUTEURS

AMBROSINI (A.). — *Responsabilita aeronautica* (Carratterische fondamentali (Biblioteca di diritto aeronautico XIV, Roma 1930).

— *L'Universalité du droit aéronautique et ses exigences sous le rapport de la législation interne* (Revue Aéronautique Internationale, n° 8, Juin 1933).

— *Notion technico-juridique de l'aéromobile* (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, Octobre 1923).

BASILESCO. — *La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne,* Thèse, Paris 1920.

BATIGNE (J.). — *De la responsabilité des Compagnies de Navigation aérienne dans les accidents,* Thèse, Paris 1920.

BESSON. — *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses,* Thèse, Dijon 1927.

BLUM (R.). — *Les Assurances aériennes,* Thèse, Paris 1930.

BRUNSCHWIK (L.). — *La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne,* Thèse, Paris 1934.

CONSTANTINOFF. — *Le Droit aérien français et étranger,* Paris, Duchemin, 1932.

COUANNIER (H.). — *Les éléments créateurs du Droit aérien,* Paris 1929.

DALLANT. — Note D 1929-2-95.

Demogue (R.). — *Traité général des obligations.*

L'Unification internationale du Droit privé Paris 1927.

Mesures judiciaires pour éviter les dommages que les aéroplanes peuvent causer, Revue Trimestrielle du Droit civil, 1912, p. 735.

Fauchille. — *Annuaire de l'Institut de Droit International,* 1906, p. 293.

Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, Revue générale de Droit International Public, 1901.

Fricotelle. — *Aviateurs et Particuliers,* Thèse, Paris 1923.

Ginesty (R.). — *Responsabilité du transporteur aérien,* Thèse, Toulouse 1928.

Haller (Marg.). — *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime,* Thèse, Paris 1926.

Hamel (J.). — *Le Droit privé aérien dans le projet de Code International de l'Air* (Annales de Droit Commercial, 1923).

Imbrecq (L.). — *Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle,* Paris, Flammarion, 1934.

Joncour. — *Des Servitudes établies en faveur de la navigation aérienne,* Thèse, Rennes 1936.

Josserand. — *Les transports en service intérieur et en service international.*

La loi du 31 mai 1924 et le droit commun de responsabilité (Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne, 1926, p. 140).

Kaftal (A.). — *La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface* (Revue Trimestrielle de Droit Civil, 1933).

La Convention de Rome (Revue Générale de Droit Aérien, 1934, page 346 et suiv., 510 et suiv., 689 et suiv.; 1935, page 5 et suiv.).

Le Régime des assurances dans les transports aériens internationaux (Droit Aérien, Oct., Nov., Déc. 1931).

La Pradelle (A. de). — *L'origine de la maxime : Cujus solum, ejus coelum* (Revue générale de Droit Aérien, 1933, pages 294 et suivantes.

LALOU. — Note Dalloz 1914-2-193.

LEBLANC (R.). — *La navigation aérienne du point de vue civil*, Thèse, Paris 1914.

LE BOURRHIS (P.). — *Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de Navigation aérienne dans les transports des personnes*, Thèse, Paris 1929.

LE FRANÇOIS (R.). — *La responsabilité civile du transporteur par avion*, Thèse, Grenoble 1925.

LE GALL. — *Le Droit Public français et la réparation des dommages causés par les aéronefs d'Etat* (Revue de Droit Aérien, 1930, page 617).

LE GOFF (M.). — *Traité théorique et pratique de Droit Aérien*, Paris, Dalloz, 1934.

— *Servitudes aériennes*, R. G. D. A., 1935, Pages 193 et suivantes.

LEMOINE (M.). — *La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface*, Thèse, Paris 1935.

MASCHINO. — *La condition juridique du personnel aérien*, — *L'Hydravion*, Droit Aérien, 1931, page 164 et suivantes.

MAZEAUD (H. et L.). — *Traité de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle* (2e édition), Sirey, 1934. Note Sirey 1934-1-313.

PLANIOL, RIPERT et ESMEIN. — *Traité de Droit Civil, Obligations*, 1re partie, Tome VI, 1930.

PROCHASSON. — *Le risque de l'air*, Thèse, Paris 1931.

RAOULT (F.). — *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport aérien*, Thèse, Rennes 1934.

RIPERT (G.). — *Rapport de M. Ripert à la Commission d'Etudes législatives* (Bulletin de la Société d'Etudes législatives, p. 261 et suivantes).

— *L'état actuel du Droit aérien* (Journal de Droit International, 1923, p. 775.

— *La règle morale dans les obligaations civiles*, Paris 1933.

— *L'Unification du Droit Aérien* (Revue Générale de Droit Aérien, 1932, p. 251 et suivantes).

— *La force majeure dans les transports aériens* (Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne, janvier-février-mars 1928).
— Note D, 1927-1-99.

SAUZE. — *Responsabilité en matière d'aviation,* Thèse, Paris 1916.

SAVATIER. — Note D, 1931 I 49.
— Note D. P., 1934 I 32.

SCHLEICHLER (R.). — *Luftverkergesetz,* Berlin 1933.

SUDRE. — *Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef* (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, mai 1922).

TEISSIÈRE. — *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité,* Thèse, Aix 1901.

TISSOT (J.). — *De la responsabilité en matière de navigation aérienne.*

II. — RAPPORTS ET CONFERENCES

Travaux parlementaires relatifs à la loi du 31 mars 1924.

Rapport présenté par M. Bazire à la Chambre des Députés le 11 mai 1921, J. O., Doc. Parl., p. 1.834, t. 2.

Rapport présenté par M. Vallier au Sénat le 21 juin 1923, J. O. 1923, Doc. Parl. Sénat, p. 941.

Rapport présenté par M. Flandin à la Chambre des Députés, séance du 25 janvier 1924, J. O. Doc. Parl. 1924, p. 230, annexe 7.040.

Travaux relatifs à la Convention de Rome.

Conférence Internationale de Droit Privé Aérien (Paris 27 Octobre - 6 Novembre 1925), Ministère des Affaires Etrangères 1926.

Comptes rendus des Sessions du C. I. T. E. J. A.

Rapports de MM. Ambrosini et Vivent. — Avant-Projets de Convention. — Projet de Stockholm, 1932.

Comptes rendus de la III[e] Conférence Internationale de Droit Privé Aérien.

Convention de Rome.

III. — RECUEILS DE JURISPRUDENCE ET REVUES

Dalloz Hebdomadaire.

Dalloz, Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine.

Gazette du Palais.

Gazette des Tribunaux.

Sirey, Recueil général des lois et arrêts.

L'Aérophile.

Annales de Droit Commercial.

Les Ailes.

Droit Aérien (1930-1931).

Revue Aéronautique Internationale (1931-1933).

Revue Générale de Droit Aérien (1932).

Revue Générale de Droit Aérien (1932-1937).

Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne

Revue Générale des Assurances terrestres.

Revue Trimestrielle de Droit Civil.

IV. — ABREVIATIONS

D.	Dalloz. — Recueil périodique de jurisprudence.
D. H.	Dalloz Hebdomadaire.
G. P.	Gazette du Palais.
G. T.	Gazette des Tribunaux.
J. O.	Journal Officiel de la République Française.
R. A. I.	Revue aéronautique internationale.
R. D. A.	Revue de droit aérien.
R. G. D. A.	Revue générale de droit aérien.
R. J. I. L. A.	Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.
S.	Sirey, Recueil général des lois et arrêts.
C. I. T. E. J. A.	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

INTRODUCTION 7

PREMIÈRE PARTIE

RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT D'AÉRONEFS EN DROIT FRANÇAIS

CHAPITRE PREMIER

FONDEMENTS DE LA RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT D'AÉRONEFS 21

SECTION I. — Fondement de la responsabilité du fait des choses inanimées en droit commun 21

SECTION II. — Fondement de la responsabilité de l'Expoitant d'aéronefs 33

§ I. — Avant la loi de 1924 34

§ II. — La loi de 1924 37

a) Principe sur lequel le législateur a entendu fonder la responsabilité de l'Exploitant d'aéronefs 37

b) Motifs qui ont déterminé le législateur de 1924 à appliquer la théorie du risque créé 40

c) Influence de la faute de la victime sur son droit à réparation 45

d) Que penser du système de la loi de 1924? 51

CHAPITRE II

CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.. 55

SECTION I. — Personnes responsables 55

§ I. — Personnes responsables autres que l'Exploitant 55

PAGES

a) Responsabilité des personnes à bord de l'aéronef 55

b) Responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant en cas de location.. 57

§ II. — Sens du terme « Exploitant »..... 59

§ III. — Responsabilité de l'Exploitant en cas de vol ou d'usage illégitime de l'aéronef.. 65

SECTION II. — Conditions relatives à l'Instrument du dommage 73

§ I. — Sens du terme « Aéronef »..... 73

§ II. — Sens de l'expression « en évolution ».. 75

SECTION III. — Conditions relatives au dommage..... 79

§ I. — Du survol des propriétés 80

a) Conflit entre les droits des propriétaires et des aviateurs. Reconnaissance du droit de survol 80

b) Les dommages occasionnés par le simple survol doivent-ils donner lieu à réparation? Notion de normalité de l'acte 83

§ II. — De l'atterrissage 89

a) Droit du propriétaire du sol à des dommages-intérêts 89

b) Mesures conservatoires que peut prendre le propriétaire du sol..... 90

§ III. — Du jet d'objets 92

SECTION IV. — Que faut-il entendre par tiers?..... 93

§ I. — Les spectateurs d'un meeting ou ceux qui se trouvent sur un aérodrome sont-ils des tiers? 94

§ II. — Les aéronefs qui ne sont pas en évolution doivent-ils être considérés comme des tiers au sens de la loi de 1924?.. 95

§ III. — Droit du sauveteur à une indemnité.... 96

SECTION V. — Conditions de procédure 98

§ I. — Compétence « *ratione loci* »..... 98

§ II. — Prescription de l'action en responsabilité 99

SECTION VI. — De quelques règles spéciales relatives à la responsabilité de l'Etat lorsque l'aéronef, cause du dommage, appartient à l'Administration ou à l'Autorité militaire 100

DEUXIÈME PARTIE

ETUDE DE LA CONVENTION DE ROME

CHAPITRE PREMIER

PAGES

DIVERSITÉ DES SOLUTIONS CONSACRÉES EN LA MATIÈRE PAR LES LÉGISLATIONS NATIONALES. AVANTAGES D'UNE LÉGISLATION UNIFIÉE 105

CHAPITRE II

PRINCIPES DIRECTEURS DE LA CONVENTION DE ROME..... 119

SECTION I. — Fondement de la responsabilité..... 119

§ I. — Le risque constitue en principe le fondement de la responsabilité du navigateur aérien 119

§ II. — Part faite à la responsabilité subjective. 123

§ III. — Etude critique du double système de responsabilité adopté par la Convention 126

SECTION II — Limitation de la responsabilité 127

§ I. — Principe de la limitation 127

§ II. — Application au principe de la limitation à la responsabilité des exploitants d'aéronefs 129

SECTION III. — Adoption d'un système de garanties.. 134

§ I. — L'assurance. 135

§ II. — Autres modes de garantie : dépôt en espèces, garantie de banque 139

CHAPITRE III

CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.. 143

SECTION I. — Personnes responsables 143

§ I. — L'Exploitant 143

§ II. — Responsabilité en cas d'usage illégitime de l'aéronef 144

§ III. — Recours de l'Exploitant contre l'auteur du dommage 145

SECTION II. — Conditions relatives à l'instrument du dommage 146

§ I. — Sens du terme « aéronef »..... 146

§ II. — Quand un aéronef est-il « en vol » au sens de la Convention de Rome?..... 147

Section III. — Conditions relatives au dommage.... 149

§ I. — Tous les dommages doivent-ils donner lieu à réparation? 149

§ II. — A quelle législation convient-il de se référer pour apprécier le dommage?.. 151

Section IV. — A quelles conditions la victime pourra-t-elle se prévaloir des dispositions de la Convention? 153

§ I. — Que faut-il entendre par « tiers »?.... 153

§ II. — Comment interpréter l'expression « à la surface »? 154

§ III. — Les personnes ayant pénétré à l'intérieur d'un aérodrome peuvent-elles se prévaloir des dispositions de la Convention de Rome? 156

Section V. — Conditions de procédure 159

§ I. — Compétence 159

§ II. — Notification préalable 161

§ III. — Prescription 163

§ IV. — Réduction des indemnités en cas de dépassement du maximum prévu 165

Section VI. — Des limites de la Convention et de quelques conditions particulières relatives à son application 167

§ I. — Dans l'espace 167

§ II. — Dans le temps 168

Conclusion 173

Bibliographie 179

Imp. Provinciale de l'Ouest, Rennes